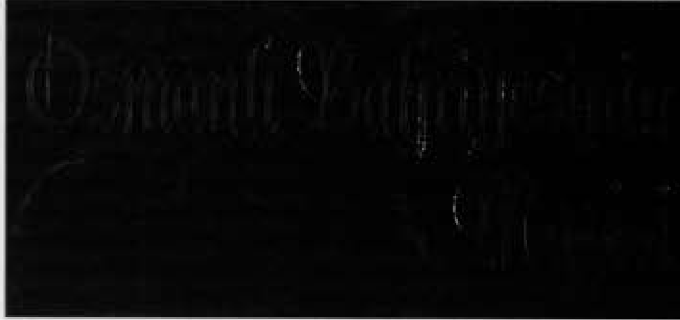
Hüsnü Tengüz

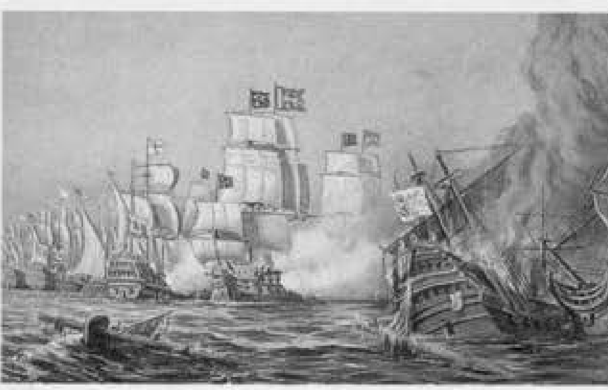












Resim Albümü

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Kültür Yayınları
San'at Dizisi No: 3

Osmanlı Bahriyesinin Mazisi

Hazırlayan
İskender PALA
Öğ.Doç.Dr.Bnb.
Dz.Müzesi K.lığı Arşiv Şb.Md.

Fotoğraflar
Fikri AYDOĞAN
Dz.Kd.Yzb.
Dz.K.K. Basımevi Md.lüğü İşletme A.

Kapak ve Grafik Tasarım
İskender PALA-Fikri AYDOĞAN

Cilt, Dizgi ve Baskı
Dz.K.K.lığı Basımevi Müdürlüğü

Koordinasyon
Deniz Müzesi Komutanlığı

Renk Ayırımı
Oluşur Grafik

İstanbul, 1995

ISBN: 975 - 409 - 028 - 9
Baskı Adedi: 2.000

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ

"Osmanlı Bahriyesinin Mazisi" adlı bu albüm, kendisi de bir bahriye mensubu olan Ressam Hüsnü TENGÜZ'ün suluboya ve karakalem çalışmalarından oluşmaktadır.

Bu albümü, ülkemizin kültürüne katkıda bulunmak, gelecek nesillere de aktarabilmek amacıyla Deniz Kuvvetleri Komutanlığı olarak yeniden basıma hazırladık.

Eser hazırlanırken titiz bir çalışma yapılmış, her resim orijinal ebatlarıyla değerlendirilmiş ve resimler hakkında bahriyemiz mazisine ışık tutacak bilgiler sunulmuştur. Büyük emek sarfedilerek hazırlanmış olan bu eserin, mensuplarımıza ve araştırmacılara yararlı olacağı inancı ile, çalışmada emeği geçen personele hizmetlerinden dolayı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı camiası adına teşekkür ederim.

Vural BAYAZIT
Oramiral
Deniz Kuvvetleri Komutanı

SUNUŞ

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Kültür Yayınları San'at Eserleri Dizisi'nde yer alan bu eser; **"Osmanlı Bahriyesinin Mazisi"** adlı resim albümünü tanıtmak ve araştırmacıların istifadesine sunmak amacıyla hazırlanmıştır. Albümün orijinali Deniz Müzesi Komutanlığı'nda (İstanbul) bulunmaktadır.

Albüm, kendisi de bir bahriye mensubu olan Ressam Hüsnü TENGÜZ'ün suluboya ve karakalem çalışmalarından oluşur. Kadırgalar devrinden itibaren Osmanlı Bahriyesinin sınır taşlarını oluşturan önemli kişi, kurum ve savaşları bir kronolojik sırayla tanıtan albümde Türk Denizciliğiyle ilgili gelişmeler (kıyafetler, teşkilat, gemi teknolojisi vb.) tarihi seyrine uygun biçimde gösterilmiştir.

1918 yılında resmedilen albümün tarihî değeri yanında resim ve sanat değerinin de dönemine göre oldukça yüksek olması, onu türünün bilimsel ve kültürel olgunlukla pekiştirilmiş ilk örneklerinden biri yapar.

Osmanlılarda ilk batılı uygulamaların bahriyede kendisini göstermesi, daha o dönemden itibaren Türklerin denizciliğe önem verdiklerinin bir delilidir. Nitekim, büyük önderimiz ATATÜRK'ün bu gelişme doğrultusunda gösterdiği hedeflere yürüyen Türk Deniz Kuvvetleri, bugün hepimize gurur vermektedir.

Bir kurum, ne kadar geniş bir kitleye seslenirse o denli etkin ve kalıcı olur. Bu bakımdan Türk Deniz Kuvvetleri'nin mazisine sanatkârane bir bakış getiren bu çalışmanın geleceğe uzanan çizgide kendine özgü yerini alacağına inancımız tamdır.

Deniz Müzesi Komutanlığı

GİRİŞ

HÜSNÜ TENGÜZ (1875-1950)

Adı Hüseyin Hüsnü'dür. İstanbul'un Cibali semtinde doğdu. Küçük yaşta bahriyeye ilgi duydu. İdadi ve rüştiyeden sonra Bahriye Mektebi'ne girdi. Eğitimini başarıyla yürütürken son sınıfta hastalanıp uzun süre derslere devam edemediği için 12 Ağustos 1892 tarihinde muharip sınıfı yerine, askeri kâtip sınıfından ve mülazım (teğmen) rütbesiyle mektepten mezun oldu.

İlk önce Erkân-ı Harbiye (Genelkurmay) Bahriye Dairesi'nin çizim ve resim işlerini yürütmekle görevlendirildi. Bu esnada Güzel Sanatlar Akademisi'nde resim eğitimine devam etti. Akademi'den mezun olunca önce Mahmud Şevket Paşa'nın yanında (1902), sonra da o dönemde kurulmuş olan Tarihî Silahlar (Esliha-i Atîka) Müzesi'nde görev aldı (1908). Deniz Müzesi'ne ressam olarak atandı (1913). İki yıl sonra Bahriye Matbaası'na ressam oldu (1915). Bu görevi de iki yıl sürdü ve kıdemli yüzbaşı rütbesinde iken emekliye ayrıldı (1917). Ancak yeri doldurulamayınca yeniden göreve çağırıldı ve sivil olarak Bahriye Matbaası baş ressamlığını yürüttü. 1948 yılına kadar bu görevde kaldı ve iki yıl sonra da vefat etti. Mezarı İstanbul Kasımpaşa'daki, Kulaksız Mezarlığı'ndadır.

Soyadı kanunu çıkınca Tengüz (Deniz) soyadını alan Hüseyin Hüsnü Bey, Arapça, Farsça ve İngilizce bilen aydın bir insandı. Aynı zamanda bir hattat ve şair de olan sanatçı, kanun çalar, ney üflermiş. Ressam Ahmet Tengüz onun oğludur.

Hüsnü Tengüz'ün resimlerinden başka kendi el yazısıyla hazırlanmış ama henüz basılmamış Osmanlıca iki küçük risâlesi vardır. Deniz Müzesi Kütüphanesi'nde bulunan bu risâleler **"Kasımpaşa Tarihi"** ve **"Bahriye Matbaasının Tarihçesi"** adlarını taşırlar. Ancak bunlardan daha önemli olarak bizzat kendisinin Osmanlıca hattıyla **"Sanat Hayatım"** adını verdiği Osmanlıca hatıraları da henüz basılmamıştır. Bir okul defterinin 45 sayfasına yazılan ve ayrıca 9 adet karakalem ezkiz ve resimlerle de süslenen eser, tarihimizin bir dönemi açısından oldukça değerlidir.

RESSAM VE ALBÜMÜ

H.Hüsnü Tengüz, ressamlarımız arasında "Bahriyeli Hüsnü" veyâ 'Kâtip Hüsnü" diye tanınır. Daha çocukluğundan itibaren resme büyük ilgi duyan Hüseyin Hüsnü'nün ilk hocası Emin Baba'dır. Emin Baba gemi ve deniz resimleri yapmakla ünlü bir halk ressamıdır. Unkapanı'ndaki atölyesinde hemen her gün çalışır, Hüsnü de Cibâli'den buraya gelip onu izlerdi. Resimle ilgili pek çok şeyi bu atölyede öğrenen küçük Hüseyin Hüsnü'nün rüştiyedeki resim hocası ise Fahri Kaptan'dır (Bahriyeli). Hüsnü o yıllarda tarama çini mürekkebi, suluboya ve karakalem tekniğiyle resimler yapar ve beğenisine sunduğu Fahri Kaptan'dan çok istifade ederdi. Bahriye Mektebi yıllarında ise, mektebin resim hocası "Beybaba" lakaplı ressam Şükrü Bey'den teşvik ve yardım görmüştür. O zaman İstanbul'da bulunan Genelkurmay Bahriye Dairesi'ndeki ilk resmî görevi de resimle ilgilidir. Ancak onun bütün bu resim kültür ve birikimi hâlâ bilimsel bir resim sistematiğinden yoksundur. İşte o sırada imdâdına Daire başkanı Faik Paşa (Tümamiral) yetişir ve onu Güzel Sanatlar Akademisi'nde resim eğitimine gönderir. Bu karar, mülâzım (teğmen) Hüseyin Hüsnü'nün hayatının akışını değiştirecektir. Burada resim hocaları ünlü Valery ve Vermiye'dir.

Hüsnü Bey'in akademik resim eğitimiyle de zenginleşen resim kültür ve birikimi, artık eser verme dönemine geçmek üzeredir. Beklediği fırsat fazla gecikmez. O günlerde Mahmud Şevket Paşa, Eski Osmanlı Kıyafetleri'ne dair ünlü albümünü hazırlamakta ve resimleri çizecek bir ressam aramaktadır. Ona Hüseyin Hüsnü Bey'in adını verirler. Paşa da onu bir ramazan iftarına çağırtıp Üsküdar'daki konağında işin mahiyetini anlatır, resimleri yapıp yapamayacağını sorar. Hüsnü Bey fazla bir şey konuşmaz ve bir hafta sonra Paşa'nın istediği türden resimlerle çıkagelir. Resimler çok beğenilir ve müştereken çalışmaya başlarlar. Hüsnü Bey, önce tarihî araştırmalar yapıyor, yığın yığın kitaplar okuyor, sonra da o bilgilere uygun Osmanlı askerî kıyafetlerinin resmini çiziyordu. Bu arada bahriyeyle ilgili ne tür bilgi, belge, çizim ve resimle karşılaşırsa, ayrı bir yere not etmekteydi. Bu çalışma sırasında Üsküdarlı Hoca Ali Rıza Bey ile de tanıştı ve sanat hayatında yepyeni çizgiler belirdi.

Sultan II.Abdülhamid, Yıldız'da Ferîdiye Köşkü'nde bir Esliha-i Atîka (Tarihî silahlar) müzesi kurmuştu. Hüsnü Bey bu müze komisyonuna üye seçilince padişaha ithafen suluboya bir albüm hazırladı. Albümde o dönemde Türk donanmasında bulunan gemilerin resimleri bulunuyordu. Devrin bahriye nazırı Hasan Râmi Paşa tarafından bizzat Sultan II.Abdülhamid'e takdim edilen albüm fevkalâde takdir topladı ve Hüsnü Bey nişan ile ödüllendirildi. Artık adı yavaş yavaş bahriye sınırlarından taşmaya başlamıştı. Nitekim o yıllarda resmî görevleri dışında da resim yapıyor ve artık dört başı mamur ressamlar sınıfından sayılıyordu.

Yüzbaşı Hüsnü Bey 1913 yılında nizâmiye feriki Hurşit Paşa tarafından Bahriye Müzesi'ne (bugünkü Deniz Müzesi) ressam olarak atanır. Bu atama onun hayatında bahriyemiz adına en verimli geçecek yılların başlangıcıdır. Bahriyeyle ilgili daha önceden incelediği konular, böylece tuvale yahut sayfalara dökülmeye başlar. Bu dönemde, kıyafetlerden, savaşlara; gemilerden mekânlara varasıya dek bahriyeyle ilgili pek çok konuyu, suluboya, yağlıboya, karakalem veya çini tarama teknikleriyle tasvir etti. Gravürlerden suluboya tablolar yaptı. Çalışmalarının hemen pek çoğu belgesel nitelik taşıyordu. Kendine has bir teknikle daha çok deniz manzaraları, her türlü tekne, tarihî gemi ve savaşlar, onun fırçasıyla resme döküldü. İleride onun bütün ömrünü kaplayacak olan peyzaj türünde yoğunlaştırdığı deniz ve denizcilikle ilgili çalışmaları, müzedeki bu görevi ile mânâ ve değer kazanmaya başladı.

Hüsnü Tengüz, müzedeki görevinden pek kısa zamanda ayrılmıştır. Ne var ki bu kısa görev, onun daha sonra geçecek yıllarına fikir ve sanat açısından yön vermeye yetecektir. İsterseniz bu yıllara ait

birkaç cümlesini hatıralarından okuyalım :

"O senelerde Bahriye Müzesi'ne ressam tayin olunmuştum. Açıldığı 1898 (1897 olacak; İ.P.) yılından beri sık sık yokladığım bu müzenin yabancısı değildim. Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın himmet ve Hikmet Paşa ile Nutkî Kapudan'ın hizmet ve gayretiyle meydana getirilen bu müzenin tekemmülüne çalışılsa idi dünyanın en yüksek kıymette bir deniz müzesi olurdu. Başlıca merâk ettiğim ve daima üzerinde yürüdüğüm deniz tarihimizin resimlerine çalışmak için bu müze bana büyük bir fırsat sahası olmuştur. Müzede Hasan Rıza merhumun tarama resimlerinden başka deniz tarihimize ait resim pek az, onlar da kıymetsiz, uyduruk şeylerdi.

Müze kütüphânesinde bulunan "Tuhfetü'l-Kibâr fî Esfâri'l-Bihar" adlı bahriyemizin tarihini dikkatle okudum. Bu kitap her milletten önce yazılmış deniz tarihi ve İbrahim Müteferrika'nın Vankulu Lûgatı'ndan sonra tab'ettiği ilk kitaptı. Piyasada mevcudu kalmadığı için unutulmuştur. Bahriye-i Erkân-ı Harbiye Dairesi'ne müracaatla resimler yapıp ekleyerek kitabı tekrar tab' ettirmeğe muvaffak oldum.

Bu kitaba resimler yaparken Bulgarlara varıncaya kadar her milletin deniz tarihlerine ait basılmış renkli tabloları itina ile hazırlanmış resimli albümleri olduğunu görmüştüm. Her milletten zengin ve şanlı tarihi olan bahriyemiz için değil albüm; bir tek resim bile yapılmamış olması, çok esef edilecek bir ihmâldi. Tarihî vesâika müstenid resimler meydana getirmek için yapmakda olduğum incelemelere daha ziyâde bir hız vererek, başarılması kudretimin fevkinde olan bu büyük işe çalışmağa koyuldum.

Avrupa milletleri çıkardıkları deniz tarihlerinde Türk Deniz Tarihi'ni iki kısma ayırırlar. Lepanto, Navarin... Sanki deniz tarihinde Türklerin yüzlerini ağartacak, kaybettikleri bu iki deniz harbinden başka kayda ve resmi yapılmaya değer hiç bir hadise ve muvaffakiyeti olmamıştır. Lepanto ve Navarin'de denizcilerimiz kahramanca çarpışmışlar ve şerefleriyle ölmüşlerdir.

Bizi daima zebûn vaziyette göstermek üzere işleyen sanatkârların fırçalarına mukâbil hakikâtten ayrılmayarak bu harblerin safhalarından bir sahne-i iftihar çıkarıp göstermek bizim sanatkârlarımızın fırça borçları olmalıdır. Son albümlerinde bu iki harbin bu maksatla yapılmış resimleri vardır. (1)".

Hüsnü Tengüz, denizcilikle ilgili resim yaparken, bütün tarihî hadiseleri tek tek inceler. Çok titiz çalışır ve asla tarihi gerçeklerin dışına çıkmaz. Hakkında yeterli bilgi bulamadığı bir resmi de asla çizmez. Tarihin öğrenilmesinde resmin önemine inanır. Yani **anlatmak** yerine **göstermeyi** yeğler. Bunun içindir ki "Ünlü olan deniz tarihimizi gözönünde canlandıracak, yazıdan ziyade resimdir" der. Onun Türk tarihine bakış açısı gerçeğin ta kendisidir. Yaptığı savaş resimlerinde, savaşın kazanılmış olması yahut zaferle sonuçlanmasından ziyâde Türklerin daima sahip olageldikleri kahramanlıkların gösterilmesine önem verir. Ona göre Türk milleti yenilebilir, ama ezilmez.

Hüsnü Tengüz 1915 yılında Bahriye matbaasına serressam olunca burada da denizcilikle ilgili çalışmalarına devam etti. Deniz Mecmualarının yeni sayılarını gemi ve deniz savaşlarının resimleriyle süsledi. Litograf baskı üzerinde çalıştı. Onun resim ile bahriyeyi birbirinden ayıramayacak kadar özverili bir tempo içinde geçen sanat hayatını ve dolayısıyla bütün ömrünü bahriyeye adadığı söylenebilir. Suluboyada fevkalâde güzel bir tekniğin sahibi idi. Resimlerdeki renklerin kontrastı, desenlerini âdeta birer gerçeğe dönüştürür. Nitekim daha sonraki yıllarda deniz ve denizcilikle ilgili resimler konusunda kendini kanıtlamış ve pek çok sipariş almıştır. Seyr-i Sefain İdaresi'nin (Bugünkü Denizcilik İşletmeleri) isteği üzerine buraya ait bütün gemilerin ve özellikle yolcu vapurlarının suluboya bir albümünü hazırlaması bu türden bir gayretin sonucudur.

Emekli Ressam Subaylar Derneği'nin de üyesi olan Hüsnü Tengüz, Devlet Resim Sergisi (1942) ve Subay Ressamlarımız Sergisi'ne (1947) katıldı. Bugün pek çok resmi başta Büyük Millet Meclisi ve Deniz Müzesi olmak üzere yerli ve yabancı resim kolleksiyonlarını süsler. Özel şahıslar ve aile ferdlerinde de resimleri bulunmaktadır.

BİR ALBÜMÜN HİKÂYESİ

Hüsnü Tengüz'ün en önemli eseri, hiç şüphesiz **"Osmanlı Bahriyesinin Mazisi"** adını verdiği resim albümüdür. Bu albüm Deniz Müzesi Âsâr-ı Atîka 578 numarada kayıtlı olup 22x32 ebatında bir cilt içinde, her birine bir resim yapıştırılmış 38 karton varaktan ibarettir. (Bugün, resim albümünün içinde iki resim eksiktir. Bunlardan biri Preveze Deniz Savaşı'nı, diğeri de Hüdavendigâr fırkateynini konu alır). Bütün Osmanlı bahriyesini anlatacak bir resim serîsinin ilk kolleksiyonu olan albüm iki bölümden oluşmuş intibaını verir. Nitekim ..55.. nolu resimden sonra albümün orijinalinde ikinci bir kapak ve ilk bölüme göre kâğıdı biraz daha farklı sayfaların yer alması bundandır.

Albüm litograf baskı yapılmak üzere suluboya-guvaş, tarama ucu ile çini mürekkebi ve lavi teknikleri (tek renk boya ile yapılan leke etkili resim) kullanılarak hazırlanmıştır.

Yıllar süren tarihî araştırma ve bilginin ürünü olan bu sanat albümünün ilk bölümü 1334/1918 yılında tamamlanır. Albümün basımını o zamanki Donanma Cemiyeti üstlenmiştir. Hüsnü Tengüz'e te'lif hakkı bile verecektir. Ancak onun tek emeli, bu eseri basılmış görmek ve böylece şanlı tarihimize karşı kendi sorumluluğunu yerine getirmenin huzurunu duymaktır. Her türlü hazırlıklar tamamlanır ve hatta matbaa ile görüşülür. Ne var ki I. Cihan Harbi sona ermiş İtilaf Devletleri İstanbul'u işgal etmişlerdir. O günlerde pek çok dernek gibi Donanma Cemiyeti'nin de faaliyetlerine son verilip binası mühürlenir. İşin kötüsü, albüm de cemiyette kalmıştır. Hüsnü Tengüz buna pek üzülürse de elinden bir şey gelmez.

Aradan 2 yıl kadar zaman geçer. Hüsnü Tengüz'e bir haber gelir ki albüm Maliye Nezâreti masalarında dolaşmaktadır. Hemen harekete geçer ve albümü geri almak ister. Bu mümkün olmayınca onun kıymet ve öneminden bahisle Deniz Müzesi'ne intikâlini sağlar.

Gel zaman, git zaman!...

Cumhuriyet ilan edilir. Yurdu her alanda bir canlanma ve kıpırdanış sarar. Hüsnü Bey yine albümün peşine düşer. Albümü, Deniz Müzesi Kütüphanesi'nin raflarında dursun diye değil, deniz tarihimizi insanımıza ve hattâ kâinata tanıtmak ve yaşatmak için yaptığını ifade ile Ankara Dz.Neşriyat Md.lüğüne başvurur. Olumlu cevap alınca yeni bir güç ve hevesle albümün devamını (35 nolu resimden sonraki resimler) çizer ve kendi hattıyla resimlerin tanıtım ibârelerini yazar. Her şey tamamdır. Ancak bu sefer de resimlerin basım masrafları konusunda anlaşmazlık çıkar ve albümün baskı hazırlığı yine durdurulur.

Bütün bu işler olurken, aradan tam 30 uzun yıl akıp gider. Türkiye saltanattan Cumhuriyete geçince pek çok devrimler yapılır. Bu arada harfler değişir ve Hüsnü Tengüz, eserinin âsâr-ı atîkaya dönüştüğüne bizzat şahit olur. Artık Osmanlı bahriyesi de geride kalmıştır. Güneş, yeni bir hayat üzerine, Cumhuriyet'e doğmaktadır.

Hüsnü Tengüz ne kadar uğraşırsa da albüm ile kimse ilgilenmez ve iki yıl sonra, çok istediği hâlde, bu albümün basımını göremeden vefat eder. Ruhu şâd olsun.

Bugün onun eserini orijinal boyutlarında neşrediyoruz. Hüsnü Tengüz'ün titiz tarih anlayışına yardımcı olmak üzere onun isteğine ve dileğine hürmeten, her bir resim hakkında tarihî bilgi vermenin yararları olacağını düşündük. Resimler ile tarihî gerçekleri birlikte sunmanın, tarihimizle kopardığımız bağların yeniden kurulmasına ve Türk deniz tarihinin layıkıyla öğrenilmesine yardımcı olacağı inancındayız. Umuyoruz ki Hüsnü Tengüz'ün istediği de bu olmuş olsun.

İskender Pala

---

*(1) Hüsnü Tengüz, **Sanat Hayatım**, s.28 vd. (Dz.Müzesi Ktp.Dr.Nr.2394)*

OSMANLI BAHRİYYESİ

Birinci Kısım

عثمانلی بحریه سی

برنجی قسم



عثمانلی بحریه سنڭ ماضیسی

تاریخ بحریمزه عائد محاربات جسیمه ایله، سفائن حربیه، مشاهیر رجال بحریه و قیافات
قدیمهٔ بحریه نڭ مکمل رنکلی رسملرینی حاوی اثردر

١٣٣٤

OSMANLI BAHRİYYESİNİN MÂZÎSİ

Târih-i bahriyemize âid muhârebât-ı cesîme ile, sefâin-i harbiyye, meşâhir-i ricâl-i bahriyye ve kıyâfât-ı kadîme-i bahriyyenin mükemmel, renkli resimlerini hâvî eserdir.

1334

OSMANLI BAHRİYESİ

Bahr kelimesi Arapça'da "deniz" demektir. **Bahriye** (bahriyye), ise terim anlamıyla; "Devletin donanma ve deniz askeriyle ilgili hususları"nı kapsar.

Türk bahriyesi Çaka Bey ile teşkilât bulmuştur. Fatih devrine gelinceye dek bahriye işlerinde devlete ait gemiler yanında, lüzûm görüldükçe tüccar sefineleri de harp gemisi olarak kullanılırdı. Bu gemilerde genelde denizcilikle ilgisi olmayan ve "başıbozuk" tabir edilen kişiler istihdam edilirdi. Fatih'ten sonra bahriyeye iş bölümü usûlü getirilmiş ve gemiciler (tersâne halkı) ile harp sınıfı (levend) birbirinden ayrılmıştır.

Yavuz Sultan Selim zamanında gelişmesini köklü biçimde sürdüren Osmanlı Bahriyesi, Kanunî döneminde dünyanın en büyük deniz gücü hâline geldi. Bu dönemde ünlü Amiral Barbaros Hızır Hayreddin Paşa (Ö.1546) tarafından yeniden teşkilatlandırılan bahriye, Kaptan-ı Derya makamına bağlandı. 1876 yılında Kaptan-ı Deryâ yerine Bahriye Nâzırı adı kullanılmaya başlandı. Bu albümün resmedildiği yıllarda (1918) hâlen bu isim kullanılmaktaydı.

İstiklâl Harbi'nde millî deniz cephesi teşekkül etti. 1924 yılında denizcilik faaliyetleri Erkân-ı Harp Dairesi'ne (Genelkurmay) bağlı olarak Donanma Kumandanlığı tarafından yürütülmeye başlandı. Nihayet 1949 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı makamı ihdas olunarak Türk bahriyesi çağdaş faaliyetlere yöneldi.

Bugün Türk milleti kendi gemisini kendi gücüyle yapan modern Türk bahriyesine (Deniz Kuvvetleri) sahip olmakla gurur duymaktadır.



OSMANLI BAHRİYYESİNİN MÂZÎSİ



OSMANLI KADIRGASI
Kürekle seyrederken

عثمانلی قدیرغه سی
کورکله سیر ایدرکن

KADIRGA

Çekdiri sınıfından bir savaş gemisidir. Buharlı gemilerin icadından evvel dünya bahriyelerinde kullanılmış olup çeşitli denizci devletlerce "gali, galey galer, galles, galera" gibi adlarla anılırdı.

Gayet hafif, uzun, dar ve su seviyesinde denilecek tarzda alçak yapımlı bir gemi türüdür. Boyu 165-168, genişliği 21-22, kıç irtifâı 17-18, baş irtifâı ise 10-11 kadem (1 kadem 32 cm.dir.) olurdu.

Önceleri kıçı aynalıklı inşa edilmiş olup köşk kısmı köşeli idi. Daha sonra kıçı ve köşkü müdevver (dairevi) inşa edilmiştir (bkz. bir sonraki resim).

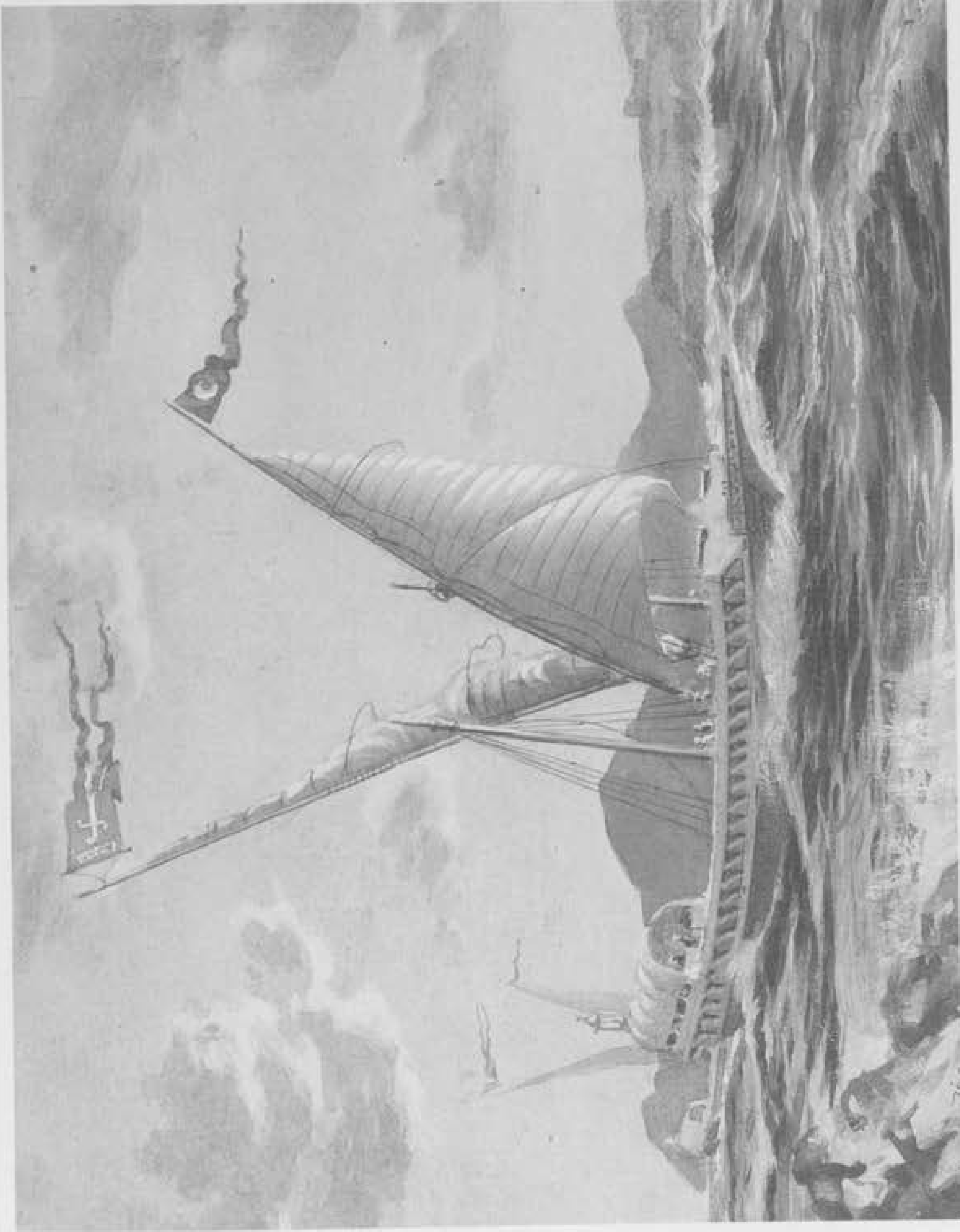
Kadırganın 25 oturağı ve 49 küreği (bir kürek yeri mutfak için ayrılmıştır) bulunurdu. Beher kürek dört veya beş kişi tarafından çekilir ve toplam 196 (veya 245) pâzyen (kürekçi) bulunurdu.

Son derece seri vasıtalar olan kadırgalar kürek yanında yelkenle de seyredebilirdi. Yelkenleri 3 köşeli olup 500 ilâ 1400 zirâ (1 zirâ, 75-90 cm. arasında bir uzunluk ölçü birimidir) arasında değişirdi. Ön direkte tirinket (dört köşeli küçük yelken) bulunurdu. Mürettebatı arasında 1 kadırga reisi (kaptan), 1 porsun, 19 armador, 2 serdümen, 1 yelkenci, iki vardiyan, 2 kürek yapıcı, 2 kalafatçı ve 2 marangoz bulunurdu. 100 nefer cenkçiler (silahendâz) ise muharip sınıfı oluştururdu.

Kadırgada 7-10 kantar (1 kantar 44 okka, yanı 18.600 gr.dır.) ağırlığında 6 lenger (demir) bulunurdu. Baş tarafta 10-12 okkalık (1 okka 400 gr.dır.) 1 top ile bunun iki yanında iki küçük top yer alırdı.

Kadırga inşaında yalnızca ahşap ve çivi kullanılırdı. Girit Harbi sırasında bir kadırganın maliyeti 56.000 akçe ahşap; 49.280 akçe de çivi gideri olarak tespit edilmiştir.

Yelkenle hareket eden kalyonların yaygınlaşmasından sonra kadırgalar yavaş yavaş denizlerden çekilmişlerdir. Kalita tipi bir kadırga hâlen Deniz Müzesi'nde (İstanbul) orijinal şekliyle muhafaza ve teşhir edilmektedir (De.Nr.221).



OSMANLI KADIRGASI
Yelkenle seyrederken

عثمانلی قادرغه‌سی
یلکنله سیر ایدرکن

BURAK REİS CENGİ

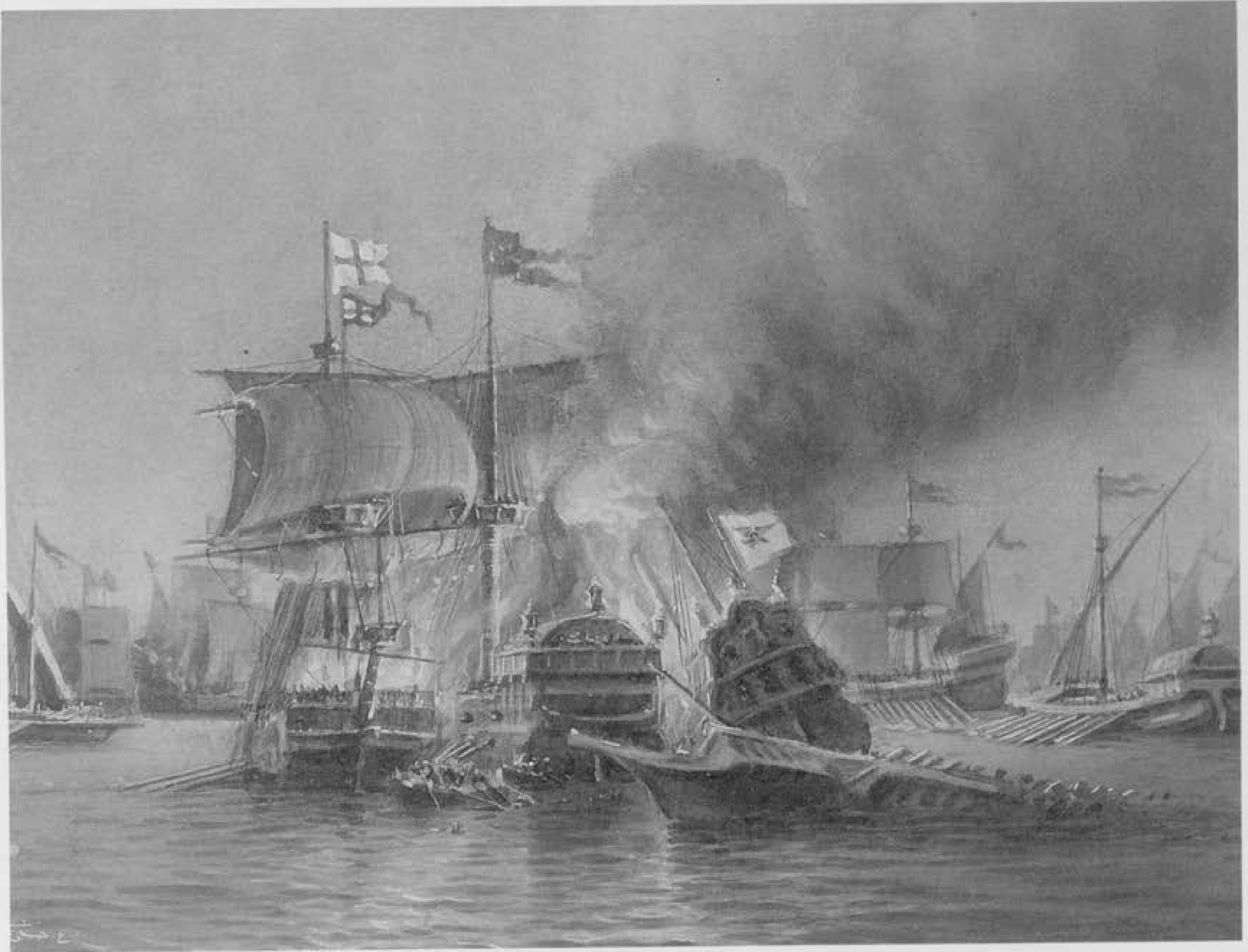
(12 Ağustos 1499)

Tarihimize "Burak Adası Deniz Savaşı" olarak geçen bu Osmanlı-Venedik savaşı, Sultan II. Bayezid döneminde Navarin limanı ile Burak Adası açıklarında yapılmıştır.

Kaptan-ı deryâ Küçük Davut Paşa komutasında 67'si kadırga, 20'si büyük olmak üzere 300 pare gemiden oluşan Osmanlı donanmasında devrin ünlü denizcileri Burak Reis ile Kemal Reis de görev almışlardı. Özel olarak yapılmış 2.500 tonluk birer gemi olan 2 göke, Osmanlılarca ilk defa bu savaşta kullanılmıştı. Bu gökelerden birinde Kemal Reis, diğerinde de Burak Reis bulunuyordu.

Venedik donanması, 47'si kadırga, ve 17'si büyük gemi olmak üzere 160 pare gemi ile Moton limanında Amiral Antonio Grimani komutasında bekliyordu. Osmanlı donanması yolda fırtınaya yakalandı. Günlerce denizle boğuştuktan sonra ancak Venediklilere ulaşabildi. Deniz ve hava şartları Osmanlıların aleyhine idi. Buna rağmen iki donanma arasında şiddetli bir çarpışma başladı. Bir ara Burak Reis düşmanın ortasında kaldı. Etrafı, biner cenkçisi bulunan iki ve beşyüzer cenkçisi bulunan iki (toplam dört) düşman karakasından başka 20 kadar küçük Venedik gemisi ile kuşatılmıştı. Düşman askerleri Burak Reis'in gökesine çengel atarak güvertesine sıçradılar. Türk donanması da yardıma gelemiyordu. Burak Reis durumun kötüye gittiğini görünce kendi gemisini neft ile tutuşturdu. Düşman gemileri de bu yangından kurtulamadılar. İki Venedik gökesi tamamen yandı. Diğerleri yaralı olarak uzaklaşmayı başardılar. Burak Reis ve bazı personeli şehid oldu. Venedikliler ise aşırı zayiat verdiler. Kurtulabilen 90 kadar Osmanlı denizcisi Brodano (Sapienza) adasına çıktılar ve bu adaya Burak Reis'in adını verdiler.

Burak Reis'in gemisini yakmakla gösterdiği asil hareket, savaşın sonucunu Osmanlıların lehine çevirmişti. Bu savaşta deniz tabye tekniği bakımından, topla savaş sistemi ilk defa tatbik olunmuş ve deniz savaşlarında top tabyasının temeli atılmıştır.



BURAK REİS CENGİ
5 Muharrem 905

براق رئيس جنكى
٥ محرم ٩٠٥

LEVEND

İtalyanca "Levantino (şark ahâlisi, doğulu)" kelimesinden gelme bir isimdir. Önceleri genel mânâda denizcilerin serseri takımına denilmişse de daha sonra iyi mânâsı ile Osmanlı'nın deniz askerini anlatmada kullanılmıştır.

Levendler deniz ve kara olmak üzere iki kısım idiler. Deniz levendleri korsan gemilerinde gemici ve cenkçi olarak bulunurlardı. XVII. yy.dan sonra ihtiyaç anında sahil ahalisiden donanmada tüfenkçi er olarak hizmete alınır olmuşlardır. Önceleri korsanlık yapan serbest levendler, Barbaros zamanında devlet hizmetine girmişlerdi. Maaşlı olan bu yerli levendler İstanbul'daki hanlarda ikâmet ederler ve sulh zamanında çeşitli taşkınlıklar yaparlarmış. XVIII.yy.da Kaptan-ı Derya Süleyman Paşa bunlar için Galata, Beşiktaş, Hasköy ve Eyüp'te bazı tesisler yaptırıp zabt u rabta alınmalarını sağlamıştı. Keza Cezâyirli Gazi Hasan Paşa da aynı asrın sonlarına doğru levendler için Kasımpaşa'da (Bugünkü Kuzey Deniz Saha Komutanlığı Karargâh binası) ve Levent'te (Bugünkü 3. Kolordu Komutanlığı Karargâhı olan Levent Çiftliği) birer kışla yaptırmıştır.

Kara leventleri XVII.yy. başlarında (Saruca ve Sekban) kuvvetleriyle beraber beylerbeyi maiyyetinde süvâri hizmeti görmüşlerdir. Bir vezir veya beylerbeyi kapısında hizmet eden bu levendlere **Kapılı levend** denirdi. Azledildikleri zaman ise **Kapısız levend** diye anılırlar ve başıboş bir hayat sürerlerdi.

Levendler 1772 yılında dağıtılmış ve ocakları lağvedilmiştir. Bugün halk dilindeki **"levend, şehlevend, levend gibi delikanlı"** tabirleri genellikle onların boylu poslu, güzel endamlı olmalarından dilimize yadigâr kalmıştır.



LEVEND لوند

ESKİ OSMANLI HARP GEMİLERİ

Topkapı sarayının Haliç'e bakan sahiline Yavuz Sultan Selim tarafından inşa ettirilen Yalıköşkü'nün gayet güzel bir **kayıkhanesi** olduğunu tarih kitapları yazar. Bu kayıkhanede, XIX.yy.ın ikinci yarısına kadar padişahların deniz yolculuklarında hizmet görmüş saltanat kayıkları bulunurmuş. Bugünkü Sepetçiler Kasrı'nın bitişiğinde olan bu kayıkhâne, **Kayıkhane Ocağı** tarafından idare edilirdi. Bir tamir kitâbesi ile içindeki kayıkların tamamı hâlen Deniz Müzesi'nde (İstanbul) bulunur. Kayıkhâne, Sultan II.Abdülhamit zamanında lağvedilmiştir.

2. Sultan IV.Mehmed'in (saltanatı, 1648-1687) kullandığı rivayet edilen bu **kadırga** aslında bir **kalita**'dır. Çekdiri sınıfından bir gemi olan kalita 24 oturaklı olup kadırganın bir boy küçüğüdür. Hâlen Deniz Müzesi'nde (İstanbul) bulunan (De.Nr.221) boyu 40 m; eni 5.70 m; baş yüksekliği 2.28 m., kıç yüksekliği 21.90 m. dir. Beher oturakta 3 kürekçi bulunan kalitanın toplam kürekleri adedi 144 dür.

3. **Orta**, yeniçeri teşkilâtında tabur (sonradan bölük) yerine kullanılan bir tabir olup her ortada önceleri 60-70, sonra da 100 nefer bulunurdu. Ortalar birbirlerinden alâmetleriyle ayrılırlardı. Bu alâmetler, ortaların özel bayrak ve çadırlarına işlenir, bazan da dövme olarak mensuplarının pazularına nakşedilirdi. Orta alâmetleri ise genellikle yaptıkları görev ile alâkalı olurdu.

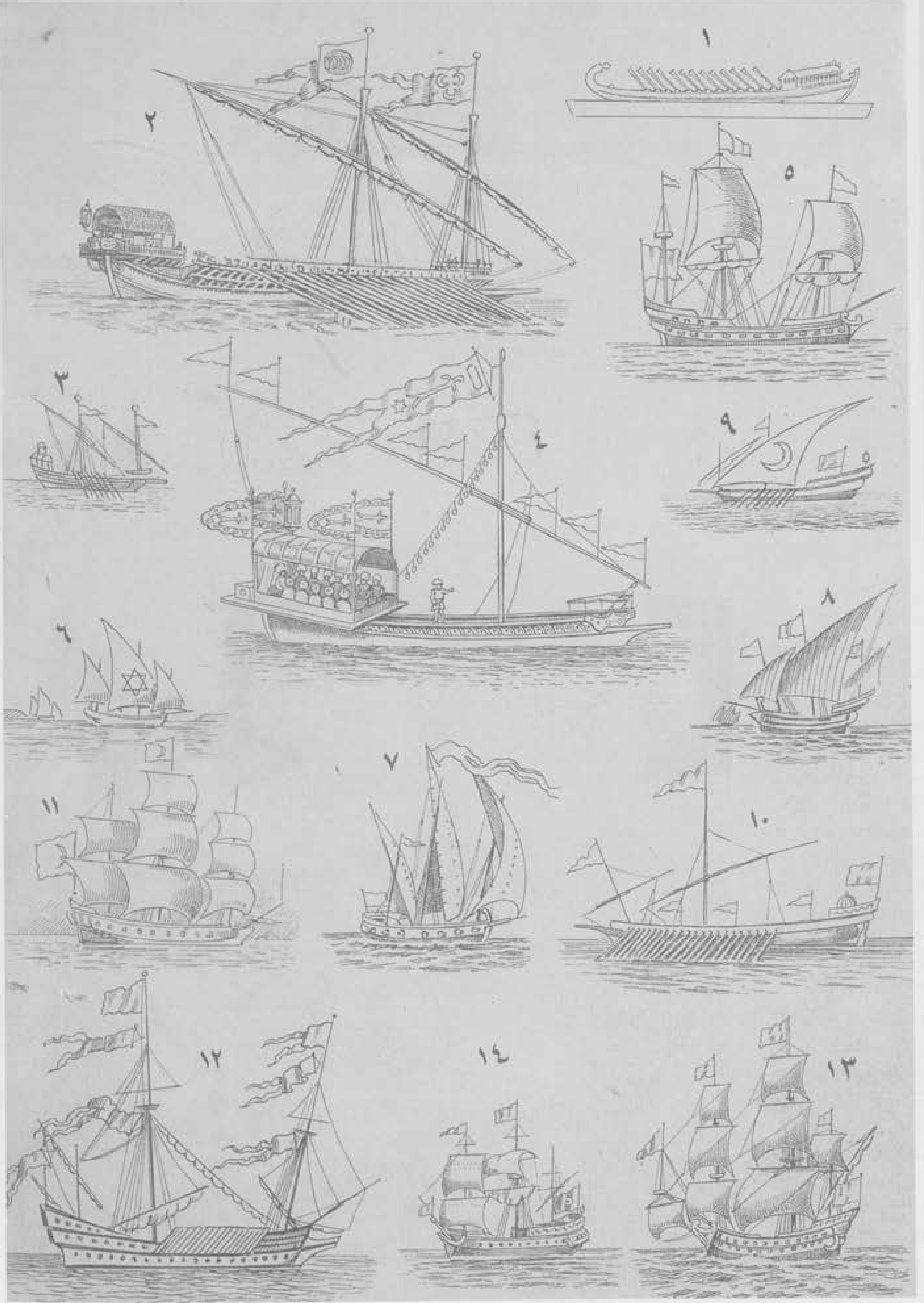
4. Osmanlı tarih yazıcıları (müverrih veya vak'a-nüvis), pek çok genel tarihler yanında kişileri konu alan tarihler de yazmışlardır. Barbaros'un hatıralarını yazdırmasından sonra bahriyede de önem kazanan bu tarihçiliğin sonucunda Kılıç (Uluç) Ali Paşa'nın deniz savaşları ile başından geçenler de **"Vakâyi-i Ali Paşa"** adıyla yazılmıştır. Bu kitabın içinde çeşitli resim ve minyatürler mevcuttur.

5-8.**Kırlangıç**, çekdiri sınıfından bir gemidir. Çekelve'den büyük, firkateden küçük olup daha çok karakol ve haberleşmede kullanılırdı. 1 süvari, 2 reis, 25 zâbit yanında 60-70 kadar mürettebatı olurdu. Küreklerinden her biri 2-3 kürekçi ile çekilen 10-16 oturaklı gemilerdir.

9,10,13
Çekdiri,kürekle yürüyen gemi sınıfının genel adıdır. Bu tip gemilerde yelken, bir yardımcı hareket unsuru olarak bulunur. Küçükten büyüğe doğru 19 çeşidi vardır. Çekelve (10,13 oturaklı), kırlangıç (14-16 oturaklı), firkate (16-18 oturaklı), kalita (19-24 oturaklı), kadırga (25 oturaklı) ve baştarda (26'dan fazla oturaklı) bunlardandır. Çekdiri sınıfının kalita ve daha az oturaklı olanları savaşta değil, yardımcı hizmetlerde kullanılırlardı.

12. **Barça**, kalyon sınıfından bir gemidir. Altı düz olup nakliye hizmeti görürdü. Ancak yine de gemide irili ufaklı 85 top bulundurulur, gerektiğinde savaşa girilirdi. Barçalar kalyondan küçük olup 2-3 direkli idiler. Daha çok İspanyollar tarafından kullanılmışlardır.

11,14.
Kalyon için bkz.s.24



1. Rukûb-ı şâhâneye mahsus kayık (Yalı-köşkü kayıkhânesinin kapısındaki kitâbeden el-yevm Bahriye Müzesi'nde mahfuzdur)

2. Sultan Mehmed-i Râbi hazretlerinin kadırgası (el-yevm Tersâne-i Âmire'de mahfuzdur) Üzerindeki bayraklar kadîm zât-ı şâhâneye mahsus bayraklar olup Mahmud Şevket Paşa merhûmun ''Kıyâfât ve Teşkîlât-ı Askeriyye''sinden

3. Kıyâfât-ı askeriyyedeki yeniçeri orta alâmetleri meyânında görülmüştür.

4. Sadrazam Ali Paşa'nın rükûbuna mahsus kadırganın resmi (Hâlet Efendi Kütüphanesi'nde ''Vakâyi-i Ali Paşa Tarihi''nden alınmıştır.)

۱ رکوب شاهانه‌یه مخصوص قایق (یالی کوشکی قایقخانه‌سنک قپوسنده‌کی کتابه‌دن الیوم بحریه موزه‌سنده محفوظدر) ۲ سلطان محمد رابع حضرتلرینک قدیرغه‌سی (الیوم ترسانهٔ عامره‌ده محفوظدر)
اوزرنده‌کی بایراقلر قدیم ذات شاهانه‌یه مخصوص بایراقلر اولوب محمود شوکت پاشا مرحومک قیافات و تشکیلات عسکریه‌سندن ۳ قیافات عسکریه‌ده‌کی ینیچری اورته علامتلری میاننده کورلمشدر
۴ صدر اعظم علی پاشانک رکوبنه مخصوص قدیرغه‌نک رسمی (حالت افندی کتبخانه‌سنده وقایع علی پاشا تاریخندن آلنمشدر) ۶، ۷، ۸ نومرولی قرلانغیچلر ۹، ۱۰، ۱۳
نومرولی چکدیریلر ۱۱، ۱۲، ۱۴ نومرولی بارچه و قالیون رسملری بحریه موزه‌سنده محفوظ پیری رئیس (کتاب البحریه)سندن ۱۴. کوپریلی کتبخانه‌سنده‌کی جهان‌نمادن

6,7,8 numaralı **kırlangıçlarla** 9,10,13 numaralı **çektiriler** 11,12,14 numaralı **barça** ve **kalyon** resimleri Bahriye Müzesi'nde mahfûz Piri Reis'in ''Kitâbü'l-Bahriyye''sinden. 14.Köprülü Kütüphanesi'nde ''Cihânnümâ''dan.

Deniz ufkunda bu top sesleri nerden geliyor
Barbaros belki donanmayla seferden geliyor

Adalardan mı Tunus'tan mı Cezâyir'den mi
Hür ufuklarda donanmış ikiyüz pâre gemi

Yeni doğmuş aya baktıkları yerden geliyor
O mübârek gemiler hangi seherden geliyor.

Yahya Kemâl Beyatlı

BARBAROS

(1467 - 4 Temmuz 1546)

Barbaros Hızır Hayreddin Paşa, Osmanlı devletinin en ünlü kaptan-ı deryası olup XVI. asırda Akdeniz'i Türk egemenliğine hediye etmiştir.

Ağabeyi Oruç ile Kuzey Afrika kıyılarında korsanlık yaparken ünü Akdeniz'e yayılmıştı. Ağabeyi'nin 1528'de ölümü üzerine Cezayir'de bir devlet kurdu. Ardından Osmanlı devletine katılıp kaptan-ı deryalığa atandı. Ege adalarının tamamını aldı. 27 Eylül 1538'de Preveze'de Andrea Doria komutasındaki Müttefik Haçlı Donanması'nı yenerek Akdeniz hâkimiyetini ele geçirdi.

Onun devrinde Türk denizciliği ilk defa ciddî bir teşkilât ve etkin bir güce kavuştu. Türbesi İstanbul Beşiktaş'tadır.

Barbaros'un yerli ve yabancı değişik ressamlar tarafından pek çok tablosu yapılmıştır. Bunların hemen tamamında Barbaros, beden, yüz şekli, kıyafet, silah, sarık kebkebi vb. yönlerden değişik hataları içerir.[1] Hüsnü Tengüz'ün çizdiği bu resim ise Barbaros'u hemen her yönden tarihî kaynaklara uygun biçimde göstermektedir. Aynı resim Donanma Mecmuası'nın 80. sayısı kapağında (23 Temmuz 1917) da bu kayıtla yer almıştır.

---

*(1) Bu konuda detaylı bir inceleme için bkz. H.Kazım, **Barbaros Hayreddin**, (Çev.İ.Pala), Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı 560, Temmuz 1994, S.41-48.*



BARBAROS GAZİ HAYREDDİN PAŞA

941'de kapudan-ı deryâ olmuşdur.

٩٤١ ده قپودان دریا اولمشدر .

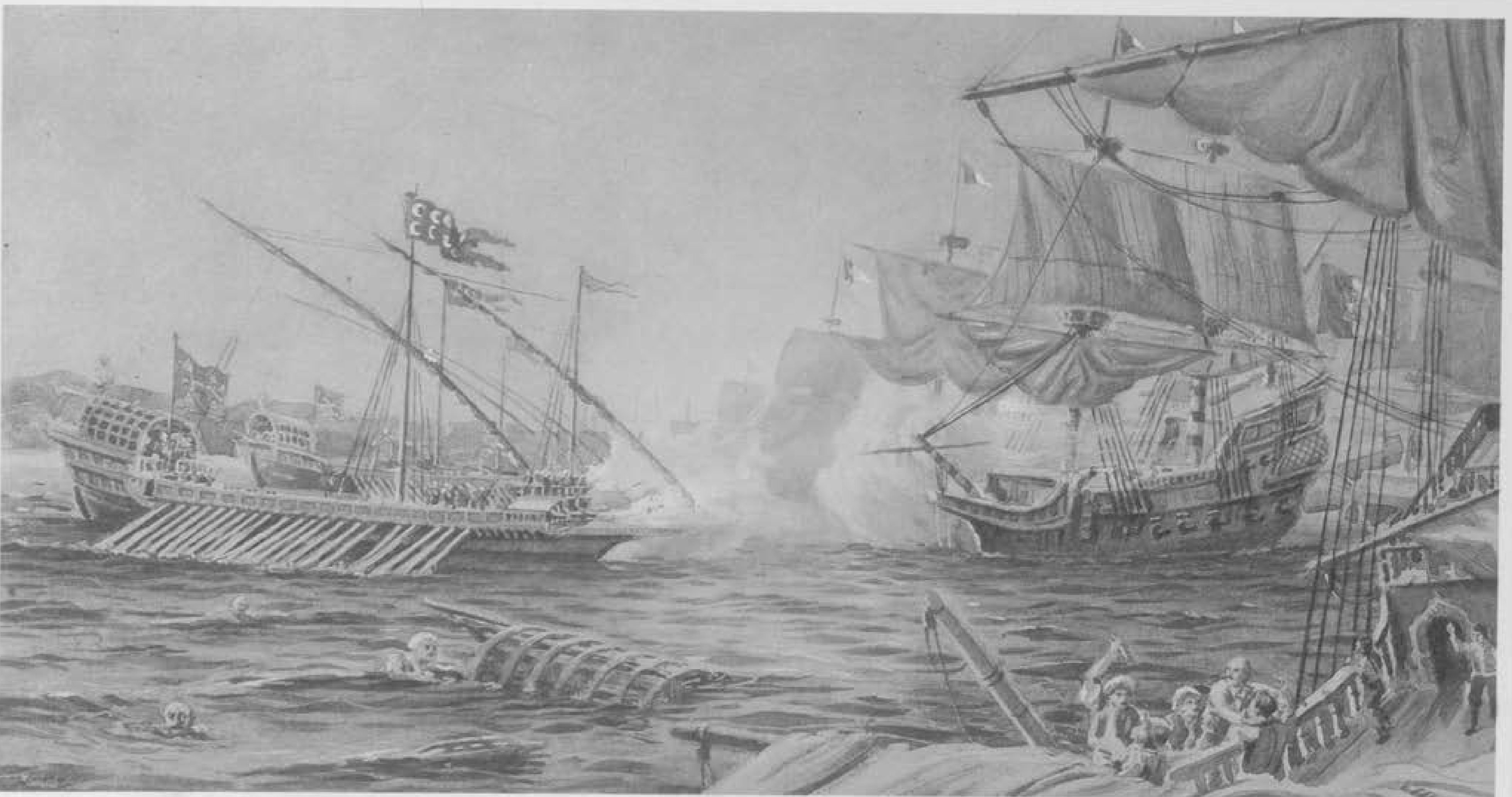
SEYDİ ALİ REİS

(1498 - 1563)

Seydi Ali Reis, yazdığı kitaplarıyla tanınan bir Osmanlı amiralidir. Barbaros Hayreddin Paşa'nın maiyyetinde yetişmiş, Preveze Zaferi'nde donanmanın sağ kanadına hükmetmişti. Aslen tersane kethüdası olduğundan bir deniz harekâtında bağımsız olarak kumandanlık yapmamıştır. Ancak Basra'da bulunan donanmayı Süveyş'e getirmek üzere "Hind Kaptanı" tayin edildi. 1553 yılında başlayan bu görevi oldukça maceralı geçmiştir.

Şair de olan Seydi Ali Reis "Mir'âtü'l - Memâlik (Ülkelerin Aynası)" adlı eserinde başından geçenleri anlatır. "Muhit" adlı bir atlası, "Hülâsatü'l - Hey'e (Astranominin Özeti)" adlı Arapça'dan bir çevirisi, "Mir'âtı Kâinât (Kainatın aynası)" adlı bir denizcilik kitabı vardır.

Seydi Ali Reis, Basra'da bulunan Osmanlı Donanmasını Süveyş'e getirmek üzere Hind Kaptanı olunca önce gemileri tamir ettirdi. Böylece donanmayı oluşturan 15 kadırga yenilenmiş oluyordu. 5 ay uygun deniz mevsimini bekleyip 1554 Temmuz'unda yola çıktı. Abadan, Kâtif ve Bahreyn'i geçtikten sonra Hürmüz Adası'ndan Hurfakan'a geldi. Hind Okyanusu'nun bu hareketli sularında, birden 34 gemilik bir Portekiz donanmasıyla karşılaştı. Savaş, gece yatsıya kadar sürdü ve Portekiz donanmasından 2 gemi batırıldı. Ertesi gün yoluna devam eden Seydi Ali Reis Umman'ı geçince ikinci bir Portekiz donanmasına yakalandı. Bu sefer Portekizlilere zayiat verdirmekle birlikte bir kadırgası yandı, 5 kadırgası da battı. Elde kalan 9 kadırga ile Umman denizine yelken açtı. Böylece 3 yıl 7 ay sürecek bir maceralı seyahat başlamış oluyordu.



SEYDİ ALİ REİS'İN BAHR-I MUHÎT-I HİNDÎ'DE PORTEKİZLİLERLE MUHÂREBESİ
961 Ramazanü'l-mübârek 26

سیدی علی رئیسك بحر محیط هندیده پورتكیزلیلرله محاربه سی

٩٦١ رمضان مبارك ٢٦

TÛFÂN-I FÎL

(Ağustos 1554)*

Seydi Ali Reis iki büyük Portekiz Donanmasından kurtulduktan sonra (bkz.s.14) Umman Denizi'nde sakin bir yolculuğa başladı. Ancak Kirman ve Zufar limanları geçilip de Şihr şehri hizasına gelindiğinde, emsâli görülmemiş acı bir fırtına çıktı. Günbatısı istikâmetinden şiddetli rüzgârlar esiyor, donanmada yelken tutturulamıyordu. Bu fırtınaya Yemen sahillerindeki insanlar zaman zaman rastladıklarından onu "Tûfân-ı Fîl" (Fil Kasırgası) adıyla anıyor ve bu tufâna yakalananların kırtulmalarından ümitlerini kesiyorlardı. Bu sefer sıra Seydi Ali Reis'in 9 kadırgasında mı idi?

Bora günlerce dinmek bilmedi. Seydi Ali Reis ve mürettebatı gece-gündüz mücâdele ederek, metanetlerini yitirmediler. Rüzgâr onları Hindistan'a doğru devamlı sürüklüyordu. Nihâyet yorgun, aç, susuz ve bıtap vaziyette Div Kalesi açıklarına ulaştılar. Fakat bu kale de Portekizlilerin elinde idi. Artık ne yelken, ne armadan hayır yoktu. Elde kalan küreklere asıldılar ve Daman Kalesi önlerine demir attılar.

Bu fırtına, Seydi Ali Reis'in daha sonraki mâcerâlı hayatının ilk basamağı idi. Bundan ancak 3 yıl 7 ay sonra İstanbul'a ulaşacaktı; Ama nasıl ve neliklerle.

---

* *Hüsnü Tengiz, Fil Tufanı'nın tarihini 961 Şevvali olarak gösteriyorsa da Seydi Ali Reis'in bu tufan ile boğuşması 962 (1554) yılında olmuştur.*

سیدی علی رئیسك ایکی جسیم پورتکیز دونانماسیله ایکی بیوك محاربه دن صکره طوفان فیل دینیلان هند دکزلرینه مخصوص دهشتلی بورایه طوتلمسی

شوال ـ ٩٦١

Seydî Ali Reis'in iki cesîm Portekiz donanmasıyle iki büyük muhârebeden sonra "Tûfân-ı Fîl" denilen Hind denizlerine mahsûs dehşetli boraya tutulması.
961 Şevval

TURGUT REİS

(Ö.22 Haziran 1565)*

Barbaros Hayrettin Paşa'nın maiyyetinde yetişti. Preveze Zaferi'nde yedek donanmaya kumanda etti. 1540'ta Cenovalılara esir düştü ve üç yıl bir gemide forsa olarak kaldı. Barbaros tarafından kurtarılınca kendisine bir donanma oluşturdu. Cerbe Adası'nda üslendi ve Kandiye'yi fethetti. Akdeniz'de pek çok yararlıklar gösterdi. 1551'de İstanbul'a çağırılıp sancakbeyliğine atandı. Osmanlı Donanması Malta Adası'nın fethiyle görevlendirilince, donanmaya kumandan tayin edildi. Trablusgarp'ı Malta şövalyelerinden kurtarmayı kendisine hedef edinerek bunu başardı. Andrea Doria ile yaptığı savaşların hepsini kazandı. 1554'te Trablusgarp Beylerbeyi oldu. Sonra Kaptan-ı Derya Piyâle Paşa ile birlikte Akdeniz'de pek çok sefer ve fetihler yaptı. Cerbe Zaferi'nde (1560) olağanüstü yararlıkları görüldü.

Osmanlı Devleti 1565'de Malta'yı kuşatmıştı. Ordunun başında Serdar Mustafa Paşa vardı. Bir ara ordu geri çekilecekken Turgut Reis donanmasıyla yetişti. St.Almo Kalesi önünde müthiş bir mücâdele başladı. Turgut, kuşatmanın en ön safında gece gündüz çalışıyordu. Bir sabah, hisar önünde yine bir tabya yapmağa uğraşırken kaleden atılan bir gülle, Turgut Reis'in hemen yanıbaşındaki bir kayayı parçaladı. Kötü talih, parçalardan biri Turgut Reis'in başına isabet etti. Koca denizci ağzından, burnundan kanlar boşanarak yere yuvarlandı. Beyni parçalanmıştı. O andan itibaren 5 gün daha yaşamışsa da hiç kendini bilemedi.

Güneş, 22 Haziran günü tarih sayfasını yazmak üzere doğmaya hazırlanırken, Osmanlı askerleri de son hücum için her şeyi hazır etmekle meşguldüler. Öte yandan ise Turgut, hasta çadırında can veriyordu. Öğleye doğru onun şehid na'şı tekbirler arasında kendi kadırgalarından birine bindirildi. Refakâtine verilen 4 kadırga ile Trablusgarb'da kendi yaptığı cami yakınındaki türbesine götürülüp defnedildi. Ruhu şâd olsun!.

(*) Hüsnü Tengüz, Turgut Reis'in şehadetini 2 Haziran olarak gösteriyorsa da tarihler onun 22 Haziran'da ruhunu teslim ettiğini yazarlar.



TURGUT REİS'İN MALTA'da
ŞEHÂDETİ
3 Zilkade 972

طورغود رئيسك مالطه‌ده شهادتی

۳ ذالقعده سنه ۹۷۲

SINGIN DONANMA CENGİ

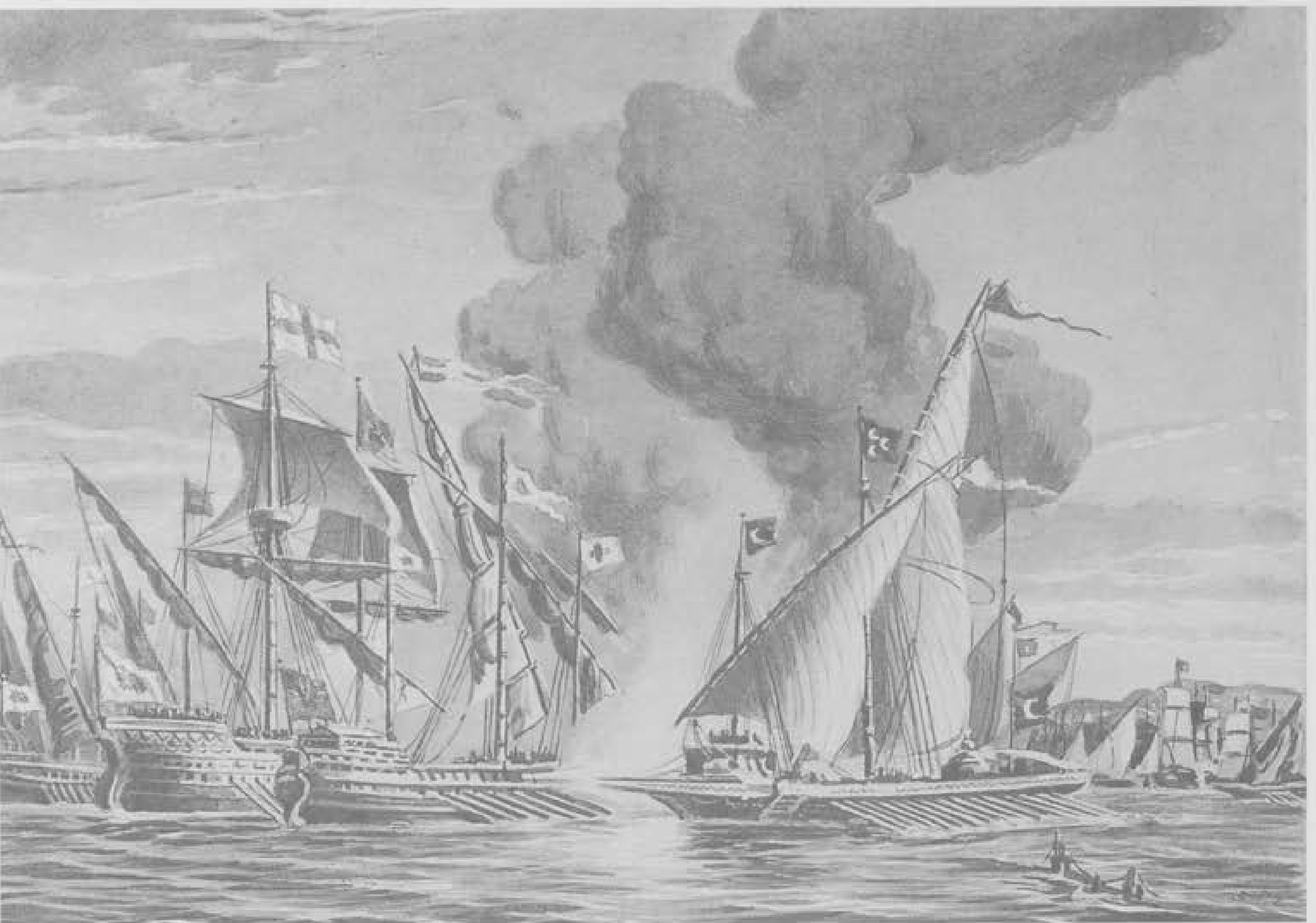
(20 Kasım 1567)

Sıngın kelimesi eski Tükçedeki "sı-mak (= kırmak)" fiilinden gelir ve "kırılan, kırılmış, bozguna uğramış, vurgun" gibi mânâlar içerir (Msl. Sırp Sındığı Savaşı = Sırpların kırıldığı savaş ... gibi). Dolayısıyla **Sıngın donanma** "bozguna uğramış donanma" demektir. Tarihlerimiz bu ismi genellikle "Lepanto/İnebahtı" deniz savaşı için kullanmışlardır.

Lepanto (Lepante), Mora yarımadasının girintisi içinde, Yunanistan'ın güney sahilindedir (Patras - Korintos körfezi). Ancak buradaki deniz savaşı Yunanlılarla değil Papalık kumandasındaki Haçlı donanmasıyla yapılmıştır. Savaş, İnebahtı'nın Türkler tarafından fethinden 72 sene sonraya rastlar. Bu dönemde Papalık, Venedik ve İspanya, Türklere karşı bir mukaddes ittifak oluşturmuşlardı. İttifakın gâyesi Türkleri Avrupa, Afrika ve hatta Anadolu'dan çıkartmak, kısacası Orta-Asya'ya sürmekti.

İttifak donanması 295 pâre gemi ve 46.000 asker ile Osmanlı sularında ilerlemeye başladılar. Sokollu Mehmet Paşa bu donanmaya karşı Pertev Paşa'yı serdar, Müezzinzâde Ali Paşa'yı da kapudan-ı derya tayin etti. Ne gaflettir ki Barbaros'un talebeleri Uluç Ali ve Piyâle, Paşalar hâlâ hayatta iken bu görevler başkalarına verilmiştir. Daha sonra iş yine Uluç Ali Paşa'ya düşecektir. Ama ne çâre ki artık çok geçtir.

225 pârelik Osmanlı donanması bu savaşta sevk ve idareden yoksun komutanların ihtiras kavgaları yüzünden tam adıyla sınmış, kırılmış; 23.000 kişi şehid verilmiştir. Bu savaş ile Osmanlılar, ömründe kayığa binmemiş insanlara donanma teslim edilemeyeceğini çok acı biçimde görmüşlerdir.



SINGIN DONANMA CENGİ
(Lepanto muhârebesi)
17 Cemaziyelevvel 975

صینغین دونانما جنکی
(لپانتو محاربه‌سی)
١٧ جمازی‌الاول ٩٧٥

MEZAMORTA HÜSEYİN PAŞA

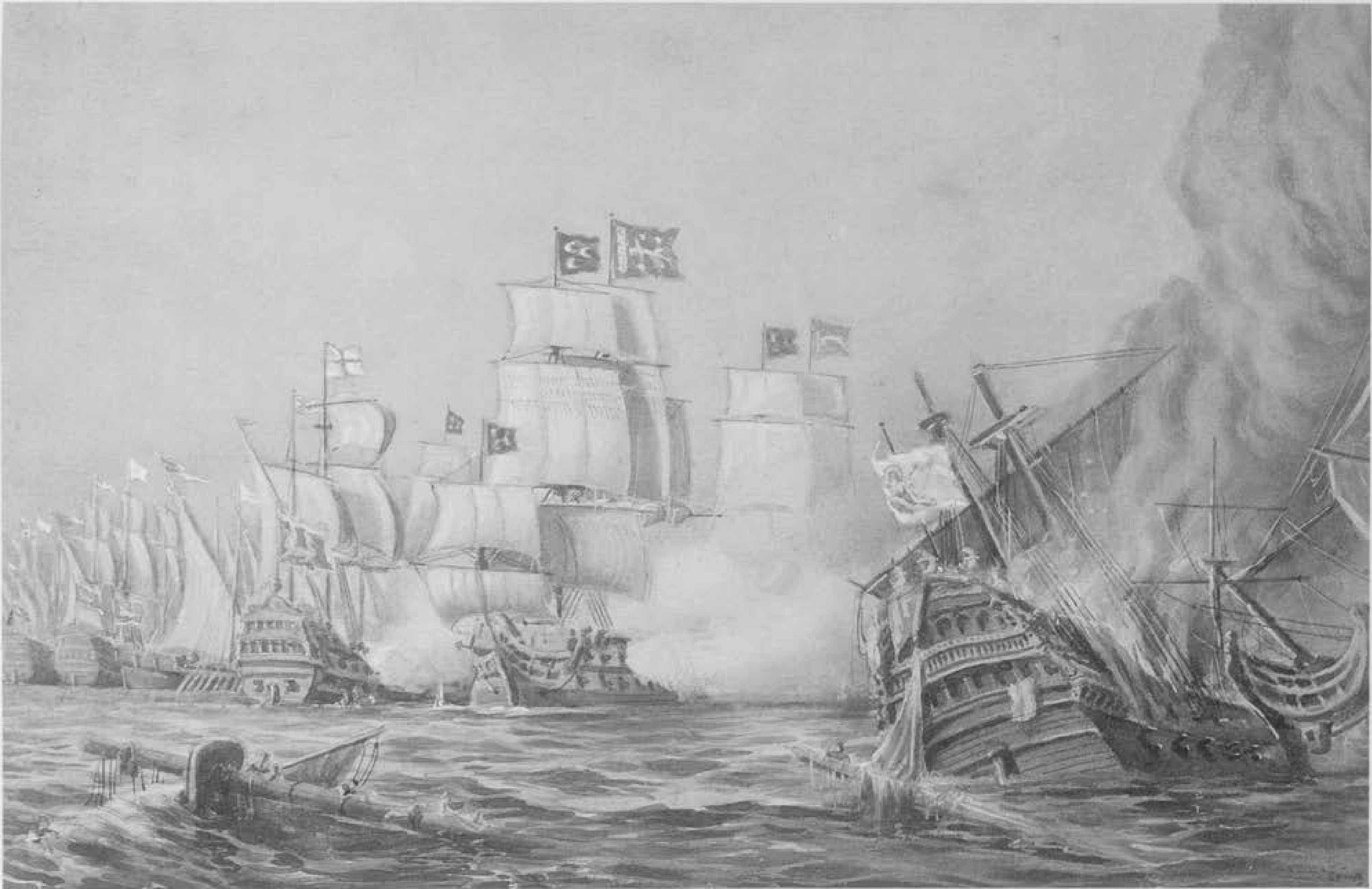
(Ö.1701)

Gençliğinde katıldığı bir savaşta 8-10 yerinden yaralanıp öldüğü sanılırken iyileşmesi üzerine canını dişine takan bu Türk denizcisi, Venediklilerin "Yarı ölü" mânasına kullandıkları İtalyanca "Mezzo-morto" kelimesinden bozma olarak tarihimizde Mezamorta diye anılmaktadır. 1683'te Cezayir Beylerbeyi oldu. Bu görevde iken Fransızlara karşı zaferler kazandı. İstanbul'a gelip kaptan-ı derya atandı. Venedikliler Sakız'ı işgâl edince 7-8 Şubat 1695'te 44 gemiden mürekkep Türk Donanması Kalyonlar Kaptanı sıfatı ile Eski Foça önündeki Orak Adasından kalkarak Venedik donanmasının bulunduğu Koyun Adalarına gitmiştir. Burada 60'tan fazla gemiden oluşan Venedik donanmasını bozguna uğratmış, bir çok gemilerini batırarak 9 Şubat 1695'te[1] büyük bir zafer kazanmıştır. Bu savaşta Venedik amirali Benedetto Pisani öldürülmüş ve Venedikliler püskürtülmüştü.

Amcazâde Hüseyin Paşa'nın Sakız muhafızı olmasından sonra da pek çok yararlılıkları görüldü. 1696'dan 1701 yılına kadar kaptan-ı derya olarak görev yapan Hüseyin Paşa, ıslahatçı bir amiral idi. Emrindeki donanmanın eksikliklerini bildiği için yeni düzenlemelere girişti. Yeni bir bahriye teşkilât kanunu hazırladı. Çektirilerle birlikte öncü kuvvet olarak yelkenli gemiler yaptırıp donanmada yer almasını sağladı.

---

(1) Hüsnü Tengüz'ün bu tarihi 9 Kasım 1695 olarak göstermesi hatalıdır.



MEZAMORTA HÜSEYİN PAŞA'NIN KOYUNADALARI MUHÂREBESİ
25 Camaziyelevvel 1106

مزه مورطه حسین پاشانك قویون اطه‌لری محاربه‌سی
٢٥ - جمازاول ١١٠٦

KALYON

Yelken ile hareket eden Osmanlı gemilerinin en büyüğüne kalyon (gallion) denir. XI.yy.'dan itibâren dünya denizlerinde kullanılmış olup Kolomb ve Vasco de Gamma birer kalyon kaptanı idiler.

Osmanlılarda ilk yelkenli gemileri, Sultan II. Bayezid devrinde yapılan gökeler idi. Kalyon, Osmanlı'da bu gemilerin devamı olarak buharlı gemiler çağına kadar kullanılmıştır.

Kalyonun mutlaka 3 direği ve mükemmel bir yelken donanımı olurdu. Güvertesi kat kat olup sırasıyla açık güverte, palavra, orta kat, top ambarı, tavlon ve kontra tavlon güverte adlarıyla anılır. En altta sintine bulunur ve bir kalyon en az 60-100 topa sahip olurdu. Kalyonlar bu katlara göre isim alırlardı (Üç ambarlı... gibi). Ateş kudretleri bir bordadan yapabildikleri atışla ölçülen kalyonlarda, topların namluları atış esnasında lumbarlardan dışarı uzanır ve lumbarlar su girmemesi için kapaklı olurdu. XVIII. yy.'da bilhassa Girit savaşlarında kalyonlar ve teşkilâtı önemli gelişmeler gösterdi. Viyana bozgunundan (1863) sonraki savaşlarda daima kalyon kullanıldı. Mezamorta Hüseyin Paşa, kalyon teşkilat ve kanunlarını hazırlayarak Osmanlı denizciliğine büyük katkılar sağladı.

Kalyon, kat adedi ve donanımına göre kapak (kaypak), fırkateyn, korvet gibi isimlerle anılmıştır.

1, 2. **Kapudan-ı Derya** (Kaptan-ı Derya): Bugünkü Deniz Kuvvetleri Komutanı yerine kullanılır. Önceleri **derya beyi** adıyla anılan ve **reis** tabir olunan bu makam, teşkilâtın büyümesiyle reisin İtalyanca karşılığı olan capitona'dan bozma olarak kaptan kelimesiyle karşılandı. Kaptan-ı Derya vezirlerden atanırsa **Kaptan Paşa** adını alırdı. Tanzimattan sonra Bahriye Nazırı diye anılmışlardır.

İlk tersane Gelibolu'da bulunduğu için Gelibolu sancağının Kaptan-ı Derya mutasarrıflığına verilmesi Osmanlı'da gelenek olmuş ve donanma böylece gelişmiştir.

3. **Riyâle-i Hümâyun Kaptanı :** Osmanlı donanmasında 1682'den Tanzimat'a kadar kullanılmış bir rütbedir. Bugünkü Tümamiral rütbesi karşılığıdır. Riyâle, mirî kalyonların üçüncü kaptanıdır. Bindiği gemiye Riyâle-i Hümâyun denir.

4. **Kapudâne Bey :** 1682'den Tanzimat'a kadar kullanılmış bir rütbedir. Bugünkü Oramiral rütbesi karşılığıdır. Mirî kalyonların baş kaptanıdır. Kendisinden sonra Patrona ve Riyâle gelirdi.

5. **Paşa Başçavuşu :** Küçük Hüseyin Paşa'nın Kaptan-ı Deryalığı (1792-1803) zamanında ihdas edilen Paşa çıplağı kadrosunun başçavuşudur. Paşanın emir astsubayı gibi olup yanından hiç ayrılmaz, aynı zamanda koruma görevini yürütürdü. 1872 yılında lağvedilmişlerdir.

6. **Kalyoncu :** Levendlerin XVII. yy.da aldıkları isimdir. Sefer sırasında donanmaya alınıp, sefer sonunda serbest kalan paralı denizciler bunlardandır. Genellikle Rumeli yakası ile Ege sahillerinden toplanırlardı. Disiplinden mahrum kabadayılar bunlardan çıkardı. Cezayirli Hasan Paşa bunlar için Kasımpaşa'da bir kışla yaptırmıştır. (Bugünkü Kuzey Deniz Saha Komutanlığı Karargâh Binası). Kalyoncu rütbesi 1872 yılında lağvedilmiştir.

7. **Paşa Çıplağı :** Küçük Hüseyin Paşa'nın Kaptan-ı Deryalığı (1792-1803) zamanında paşanın koruma görevlisi olarak istihdam edilmiş olan çıplakların seçkinlerine denirdi. Endamı düzgün babayiğitlerden seçilirlerdi. Kollarında döğme bulunurdu. 1827 yılında lağvedilmiştir.

8. **Tersâne Başçavuşu :** Tersanenin içişlerinden sorumlu kimsedir. Emrinde divanhâne çavuşları denilen çavuşlar bulunurdu. Tanzimat döneminde teşkilât ve kadroları değiştirilmiştir.

9. **Baratalı Levend :** Barata çuhadan yapılan bir çeşit serpuştur. Barata giyen levendler genellikle kapıcılık hizmeti görürlerdi. Barata, mukavva üzerine tutkalla kırmızı çuha yapıştırılarak yapılırdı. Hüsnü Tengüz resmi, Mahmud Şevket Paşa'nın "Osmanlı Teşkilât ve Kıyafât-ı Askeriyyesi" adlı eserinden kopya etmiştir (bkz.s.91; şekil 58)

10. **Levend-i Rûmî :** Adalardaki Rum halkından alınıp donanmada görevlendirilen denizcilerdir. XVIII. yy.'a kadar bu usûle devam edilmişse de hemen daima ihanetleri görülmüştür. Kıyafetleri Türk levendlerinden farklı olurdu. Daha sonra bunlara **kalyoncu** adı verilmiştir.

11. **Çıplak :** Küçük Hüseyin Paşa'nın Kaptan-ı Deryalığı (1792-1803) zamanında koruma görevlisi olarak istihdam edilen bahriye neferidir. Tamamı 1 bölük olup merasim kıtası görevini yürütmüşlerdir. Endamı düzgün babayiğitlerden seçilirlerdi.

12. **Galata Çavuşu :** Tersane askerinden olup Galata tarafının inzibat işlerinden sorumlu bahriye âmiridir. Voyvoda Karakolhanesi'nde otururdu. 1827'den Sultan II.Abdülhamit dönemine kadar görev yapmışlardır.

ONUNCU ASR-I HİCRÎ EVÂHİRİNDE OSMANLI KALYONU VE KIYÂFÂT-I BAHRİYYE

1. *Kapudân-ı deryâ (10.asırdan evvel)*
2. *Kapudân-ı deryâ (10.asırdan sonra)*
3. *Riyâle-i hümâyûn kapudanı*
4. *Kapudâne bey*
5. *Paşa başçavuşu*
6. *Kalyoncu*
7. *Paşa çıplağı*
8. *Tersâne başçavuşu*
9. *Baratalı levend*
10. *Levend-i Rûmî*
11. *Çıplak*
12. *Galata çavuşu*



اوننجی عصر هجری اواخرنده عثمانلی قالیونی
قیافات بحریه

١ قپودان دریا (اوننجی عصردن اول) ٢ قپودان دریا (اوننجی عصردن صوکره) ٣ ریاله همایون قپودانی ٤ قپودانه بك ٥ پاشا باش چاوشی ٦ قالیونجی ٧ پاشا چپلاغی
٨ ترسانه باش چاوشی ٩ باراطه لی لوند ١٠ لوند رومی ١١ چپلاق ١٢ غلطه چاوشی

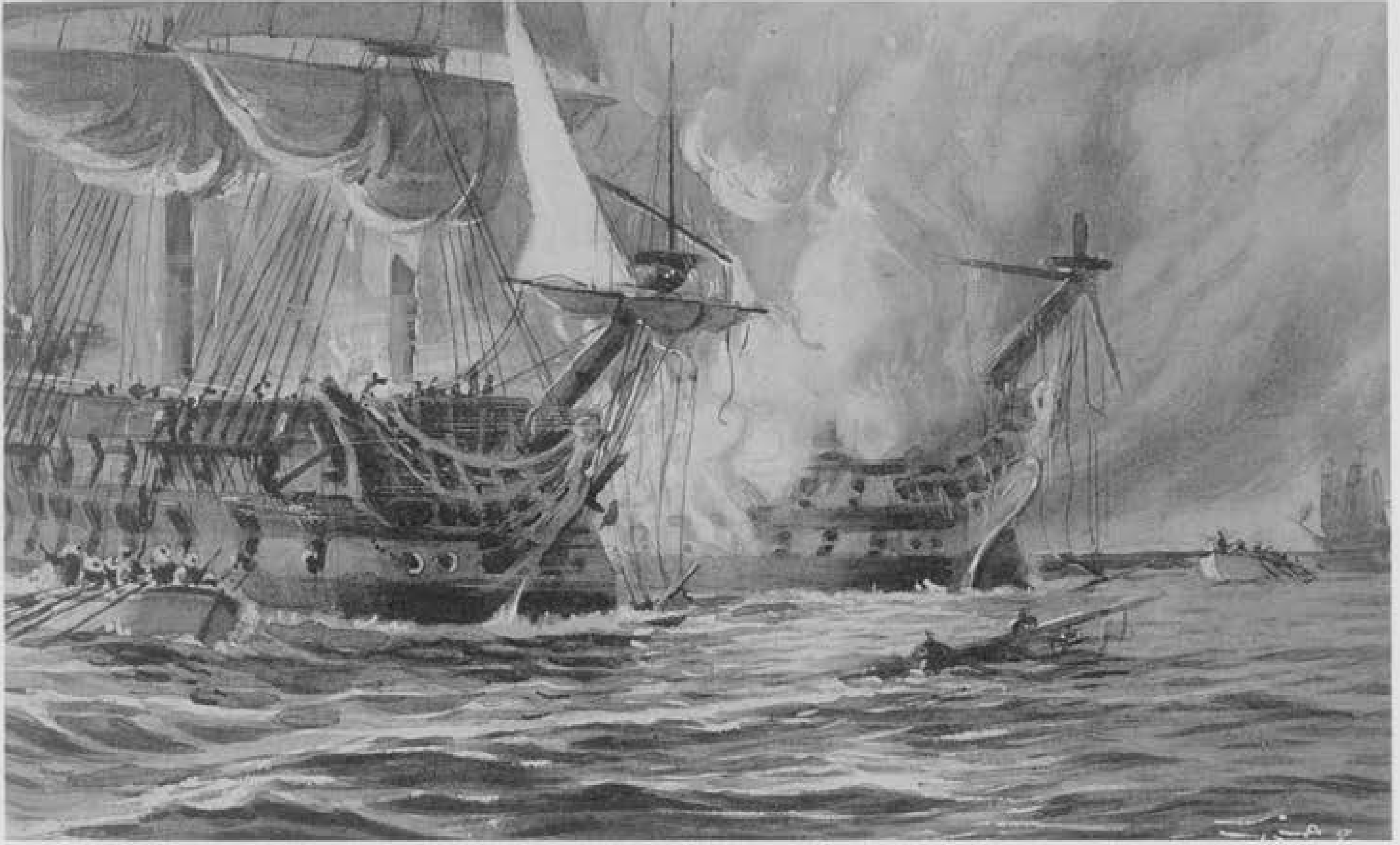
ÇEŞME FÂCİASI

(5-6 Temmuz 1770)*

Rus çariçesi II. Katerina, Osmanlı İmparatorluğu'nu parçalayarak Akdeniz'e inme emelinde idi. Bu sırada Osmanlı Devleti de Lehistan'ı Ruslara karşı korumayı istiyordu. Ruslar Mora Rumlarını ayaklandırmak amacıyla Baltık Denizi'ndeki savaş gemilerini, Avrupa'yı dolaşarak Ege Denizi'ne gitmek üzere yola çıkardılar. 1770'te Cebelitarık'a hareket eden Rus donanmasına ünlü amiral Aleksi Orlof komuta ediyordu. Orlof, Cezayirli Gazi Hasan Paşa ile denizlerde sık sık karşılaşmış ve hemen çoğunda mağlup ayrılmıştı. Ancak bu sefer Osmanlı donanmasında kaptan-ı derya olarak Hüsamettin Paşa bulunuyordu. Cezayirli, Rusların bu hareket ile Çanakkale Boğazı'nı Osmanlı donanmasına kapatmak peşinde olduklarını sezmiş ve Hüsamettin Paşa'yı sert bir dille uyarmıştı. Bu arada Rodos sancak beyi Cafer Bey, Çeşme limanına sığınmış, öteki Osmanlı gemileri de onu takip etmişlerdi. Orlof, bunu fırsat bilerek üzerlerine yürüdü. Rus donanmasında İngiliz amirali Elfinston ve Greig ile bazı yetenekli İngiliz subayları da bulunuyordu. Elfinston ve Greig'in planları gereği Çeşme limanı ağzında 4 gemi batırılarak Osmanlı gemilerinin dışarıya çıkışları engellendi. Akşam karanlığında içeriye Rus ateş gemileri girip Osmanlı donanmasını ateşe verdi. Liman dar ve gemi adedi çok olduğundan Osmanlı donanmasında hareket kabiliyeti yitirilmişti. Ateş Osmanlı kalyonlarının birinden diğerine sıçrıyordu. Donanma Rusların top atışları altında tamamen yandı. Kaptan-ı derya Hüsamettin Paşa, bataryası ile Sakız adasına kaçıp kurtuldu ise de sonradan bu tedbirsizliğini idâm cezasıyla ödedi.

Çeşme Deniz Savaşı, Osmanlı donanmasının tamamen yok olması ile o dönemde Osmanlı'nın deniz hakimiyetinin bir anlamda sonu oldu.

* *Hüsnü Tengüz'ün bu tarihi 30 Nisan 1770 olarak göstermesi hatalıdır.*



Cezâyirli Hasan Paşa'nın Rus amirali Orlof'un gemisiyle muhârebesi

جزايرلى حسن پاشانك روس اميرالى اورلوفك كميسيله محاربه سى



ÇEŞME HÂDİSE-İ ELİMESİ
4 Muharrem 1184

چشمه حادثهٔ اليمه سى

٤ محرم ١١٨٤

CEZAYİRLİ GAZİ HASAN PAŞA

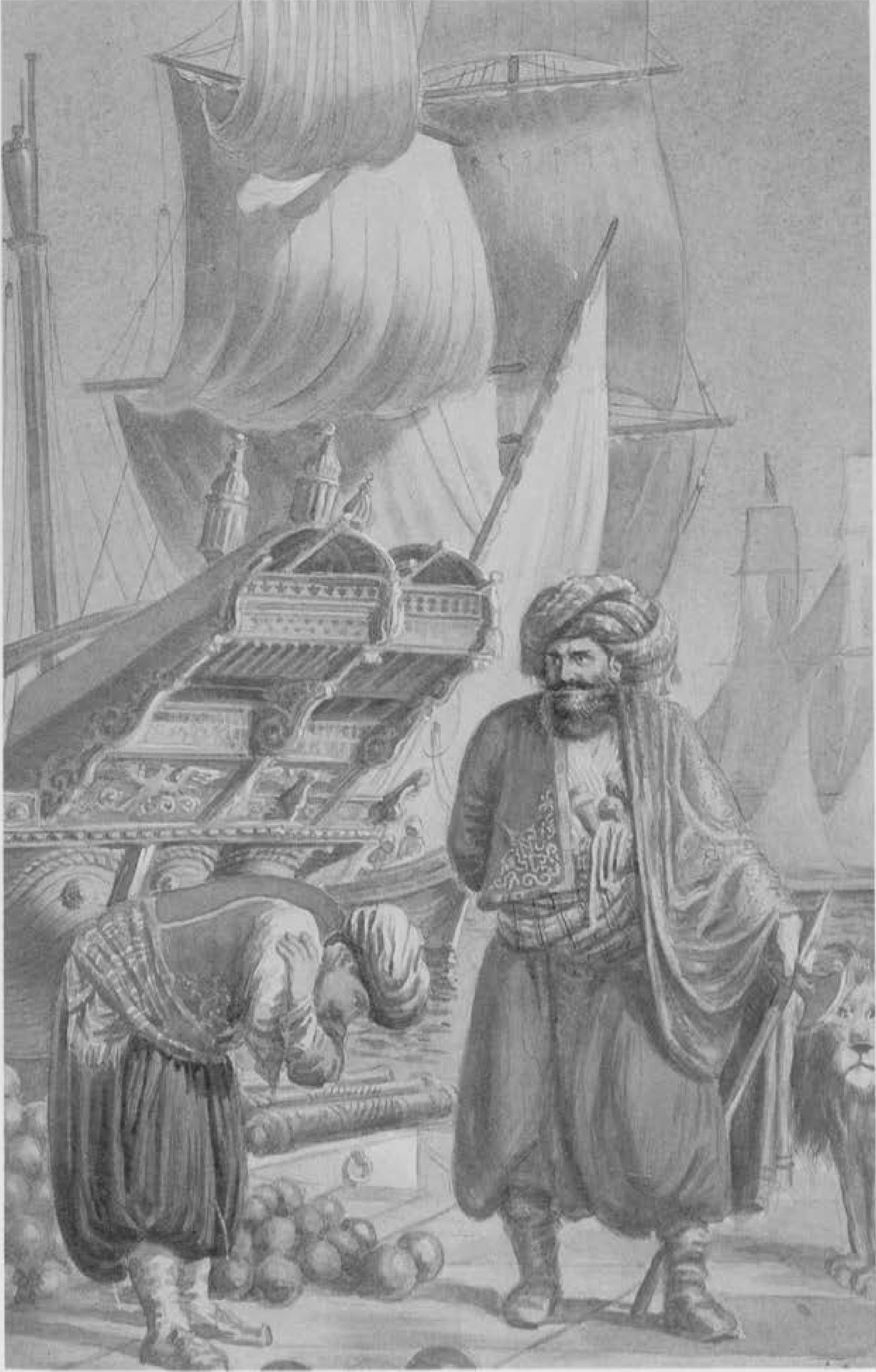
(Ö.1790)

Tekirdağlı bir tüccarın yanında yetişmiş bir esir iken cesâreti ile dikkatleri çekmiş ve efendisi tarafından azad edilmiştir. O, eskiden beri şöhretini duyduğu Cezayir kaptanlarının yanına gitmeyi çok istiyordu. Bu amaçla bindiği gemi yolda yabancı bir korsan gemisinin saldırısına uğrayınca yatağanını sıyırıp rampa eden korsan gemisine atladı. Ancak biraz sonra gemiler ayrılıp da korsan gemisinde tek başına kaldığını görünce hiç istifini bozmadan savaşmaya devam etti. Sonunda mürettebattan bir kısmını öldürüp, diğerlerini ambara kapatmayı başardı. Gemi kendisine kalmıştı. O sırada bir Cezayir gemisi görüp peşine takıldı ve Cezayir'e kadar gitti. Cezayir dayısı onun macerâsını öğrenince iltifatlarda bulunup zaptettiği gemi kendisinde kalmak üzere hizmetine aldı. Ancak her geçen gün ünü yayılıp da onu kıskanan rakipleri artınca İstanbul'a gelmek zorunda kaldı.

İstanbul'da kalyon kaptanı olarak göreve başlayıp kısa zamanda yükseldi. Türk-Rus Harbi'nde üstün başarıları görüldü ve nihayet kendisine sırayla beylerbeylik, kapudânelik, kaptan-ı deryalık, seraskerlik ve vezirlik görevleri verildi. Ünlü Rus Amirali Aleksi Orlof ile denizlerde sık sık karşılaştı ve hemen her defasında onu yendi. Tâbiri câiz ise Orlof'un korkulu rüyası idi. Çoktan beri yok sayılan ve iyiden iyiye zayıflamış olan Osmanlı donanması, onun sayesinde yeni bir güce ve eski şöhretine kavuştu.

Cezayirli Hasan Paşa Osmanlı devlet adamları arasında ender görülen bir şahsiyettir. Yiğitliği, enerjisi ve zekâsı ile ün almıştır. Düşüncesi ne ise, padişah dâhil, herkese açıkça söyler, kimseden çekinmez, kimseye de eğilip bükülmezdi.

Küçük bir yavru iken alıp beslediği bir arslanı vardı ve paşa nereye gitse arslan da sadakatla onun yanından ayrılmazdı. Gemisinde beslediği bu arslanın, onun heybetini bir kat daha arttırdığını tarihler yazar.



CEZAYİRLİ GÂZÎ HASAN PAŞA
1188'de kapudân-ı deryâ olmuşdur.

جزايرلي غازي حسن پاشا

١١٨٨ ده قپودان دريا اولمشدر

YILANADASI MUHAREBESİ

(12 Ağustos 1788)*

Yılanadası, Karadeniz'de Tuna'nın Kuli (Kiliya) ağzının 22 mil açığında bir adadır. Ruslar **Zmeiniy** derler.

Osmanlıların Özi Kalesi önünde bozguna uğraması üzerine, Rus donanması da Karadeniz'e açılıp Yılanadası'nda demirlemiş olan Osmanlı donanması üzerine yürür. Bunu haber alan Cezayirli Gazi Hasan Paşa, acele'e donanmasının demirlerini alıp denize açıldı. Yolda Rus donanmasına karşı bir plan hazırladı ve her bir sancak gemisine 8 kalyon vererek birbirlerinden ayrılmamalarını tenbihledi. Ancak düşmanla karşı karşıya gelindiğinde donanmanın büyük kısmı gerilerde kalmıştı. Hemen batarya ateşine başlandı. Düşman pek çok kayıp verdi. Özellikle kaptanpaşa, bizzat bir Rus kalyonuna rampa olup ele geçirdi. Düşmanın birkaç fırkateyni de gülle ateşiyle battı. Düşman henüz geride kalan Osmanlı donanması gelmeden bozguna uğrayıp kaçmaya başladı. Gemiler Sivastopol'a kadar takip edildiyse de Rus donanmasından geride kalan gemiler kaçmayı başardı.

Daha sonradan Hüdâvendigâr adı verilip Osmanlı donanmasında önemli görevler üstlenen Rus kalyonu bu savaşta ele geçirilmiştir.

Yılanadası cengi Karadeniz'de Türk hakimiyetinin hemen 1 asır kadar daha sürmesine kapı araladığı için tarihî önemi haizdir.

** Hüsnü Tengüz'ün bu savaşı 1787 olarak göstermesi hatalıdır.*



YILANADASI MUHÂREBESİ
10 Zilkâde 1202

یلان آطه‌سی محاربه‌سی
١٠ ذوالقعده ١٢٠٢

DAİRE-İ BAHRİYE

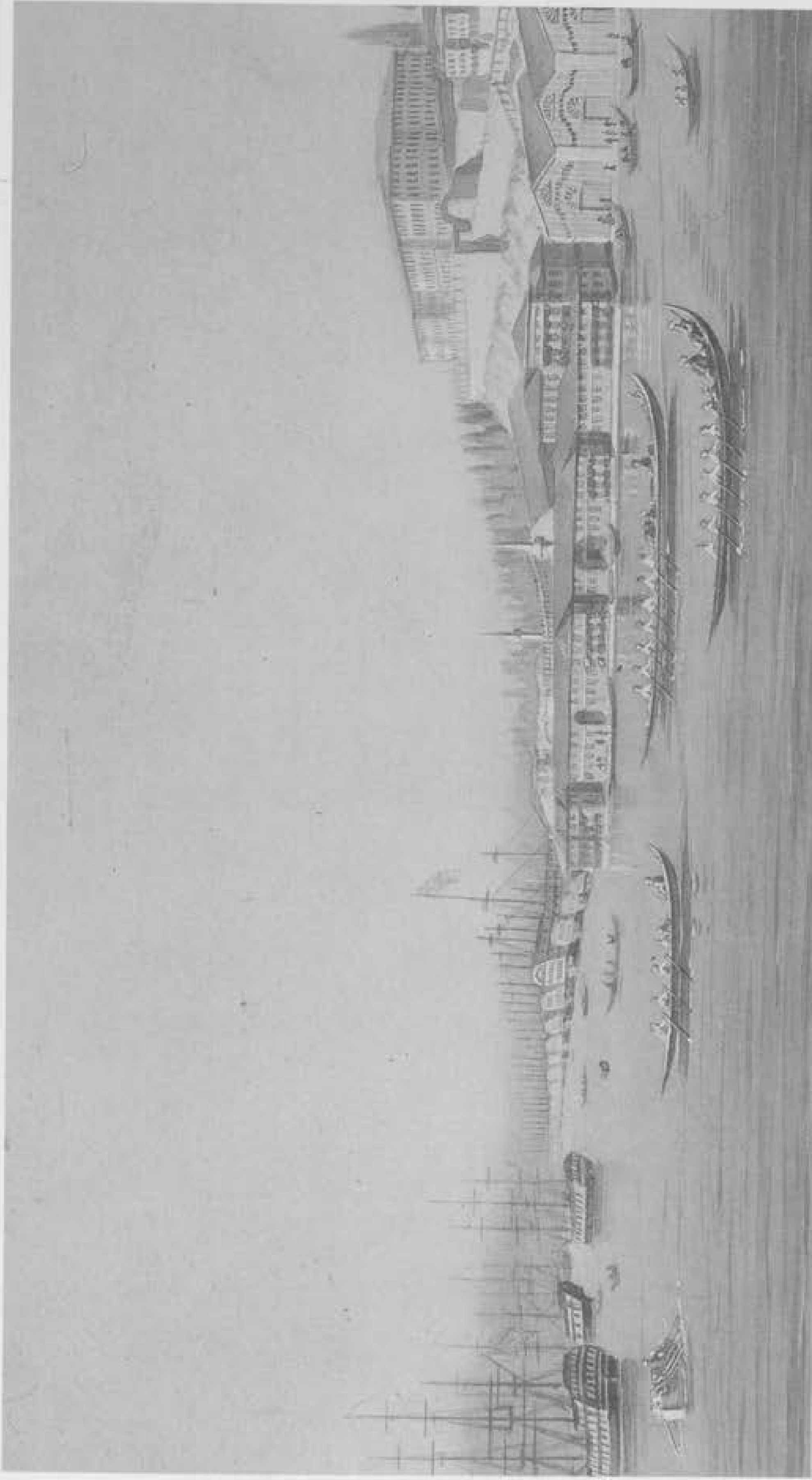
Daire-i Bahriye (Bahriye Dairesi), Bahriye Nezareti'nin nâzırlık ve nezâret teşkilâtına ait görevlerinin yapılmasına ve denizcilikle ilgili işlerin görüşülmesine mahsus dairedir. Sözkonusu işler için İstanbul Kasımpaşa'da bugünkü Kuzey Deniz Saha Komutanlığı Karargâh binası yerindeki eski bir bina uzun müddet kullanılmıştı. Tanzimat döneminde Bahriye Nezareti'nin kurulmasından önce Daire-i Bahriye adıyla anılan bina, XIX.yy. Osmanlı mimârisinin de seçkin örneklerinden birini oluşturur. Bahriye Divânhânesi adıyla da anılan bugünkü bina, Sultan Abdülaziz tarafından inşa ettirilmiştir (1864-1869). Hüsnü Tengüz'ün bu resmi, binanın eski hâlini tespit etmek bakımından oldukça önemlidir.

Resimde Bahriye Dairesi'nin üstünde görülen bina, bugün **Deniz Hastahanesi** olarak kullanılır. Bu bina Gazi Hasan Paşa'nın konağı iken bilâhare Deniz Mektebi olarak kullanılmıştır.

Resimde Haliç'in içlerine doğru uzanan binalar, Tersâne-i Âmire'nin eski binalarıdır. Bugünkü Taşkızak Tersanesi'nin bulunduğu mahallerde konuşlanmış olan eski Tersane-i Âmire binasının tamamı, Osmanlı devrinde kurulmuş olup Sultan II. Bayezid devrinden itibaren Osmanlı gemi yapımına hizmet etmiştir.

Tersâne adı **"Dâru's-sınâa** (sanat evi)" tamlamasından bozmadır. Önce "Dâr-ı Sinâ" daha sonra da "Tersâne" olmuştur. İspanyollar "Dar'us-sınâa'"yı "d'ar-cinah" şeklinde kullanmışlardır.

Osmanlı devletinin pek çok tersânesi vardı. İzmit, Sinop Gelibolu tersâneleri gibi. Ancak İstanbul Tersânesi olarak da bilinen Tersâne-i Âmire bunlar içerisinde en gelişmiş ve en önemli olanıydı. Burada ahşap kızaklar yanında bir de taş kızak (Taşkızak) yaptırılmış, daha sonra haddehâne kurulmuştur. **Tersâne emini** tarafından yönetilen bu teşkilat 1832 yılından sonra Bahriye Nezareti'ne bağlanmıştır.



Dâire-i Bahriye ve Tersâne-i Âmire'nin hâl-i kadîmi
Kable'n-nizâm

دائرهٔ بحریه و ترسانهٔ عامره‌نك حال قدیمی
قبل النظام

NAVARİN

(20 Ekim 1827)*

Navarin, bugün Yunanistan topraklarında kalan bir liman şehridir. 1460 yılından itibaren Osmanlıların elinde bulunan şehrin tarihî önemi, ünlü Navarin Deniz Savaşı'ndan gelir.

Savaş, Osmanlı-Mısır donanması ile İngiliz-Fransız-Rus müttefik donanmaları arasında yapılmıştır. 1821'de Mora'da başlayan Rum isyanı, Mısır valisi Mehmed Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa tarafından bastırılmıştı. Avrupa komisyonu Rumların bu isyanda başarısız olmalarını hazmedemediler. Çar I. Nikolay'ın önderliğinde İngiltere, Fransa ve Rusya bir ittifak oluşturup Yunanistan'ın Osmanlı'ya vergi veren bir muhtar devlet olmasını ve Türklerin Mora'dan çıkarılmalarını öngören bir andlaşma imzaladılar. Osmanlı devleti bu andlaşmayı içişlerine müdâhale olarak gördü ve kabul etmedi. Bunun üzerine İngiliz donanması ile Fransız donanması Mora sularına geldiler. O sırada Mora'da Çengeloğlu Tahir Paşa komutasında 60 pârelik Osmanlı-Mısır donanması bulunuyordu. İbrahim Paşa Mora'daki deniz ve kara birliklerinin komutanı sıfatıyla İngiliz ve Fransız amiralleri ile bir andlaşma yaptı. Buna göre Osmanlı-Mısır donanması ortalık yatışasıya kadar Navarin Limanı'ndan ayrılamayacaktı. Oysa bu sırada Rus donanması da gelip müttefiklere katılmıştı. İbrahim Paşa da Çengeloğlu Tahir Paşa ile anlaşmazlığa düşüp Mora'daki kara birliklerinin başına gidince müttefik donanma bunu fırsat bilip liman ağzına geldi. Mütareke gereği Osmanlı tarafından herhangi bir engelleme yapılmamıştı. Ancak müttefik donanma mütarekeyi bozup Osmanlı gemilerine top ateşi başlattı. Sonuçta 57 Osmanlı-Mısır gemisi yandı. Çengeloğlu Tahir Paşa'nın yapabileceği bir şey kalmamıştı. Hâlbuki tedbir daha önce alınsa ve müttefik donanma geldiğinde liman ağzı tutulsaydı, Navarin Faciası yaşanmayacaktı. Bu savaşta düşmanın gemi ve personel sayısının Osmanlı'dan kat kat üstün olması önemli rol oynamış ve savaşı bir faciaya dönüştürmüştür.

---

* *Hüsnü Tengüz'ün savaş tarihi olarak 4 Rebiülevvel (25 Ağustos) gününü göstermesi hatalıdır.*



NAVARİN
4 Rebiulevvel 1243

ناوارین
٤ ربیع الاول ١٢٤٣

ÇENGELOĞLU TAHİR PAŞA

(Ö.1851)

Mısır ve Cezayir'de levendlik yaparak yetişti. Osmanlı donanmasında sırasıyla riyâle (tuğamiral) ve patrona (koramiral) oldu. 1827'de Osmanlı Donanmasını düzene koydu. Navarin'de İbrahim Paşa ile anlaşmazlıkları yüzünden Osmanlı-Mısır donanmasından elliyedi gemi yandı. Savaş sonunda elde kalan birkaç gemi ile Çanakkale'ye dönülebildi. Hakkında sürgün kararı alınmışken Yunanlıların Sakız Adası'na asker çıkarmaları üzerine yeniden donanma kaptanlığına getirildi. Sakız'da büyük bir başarı elde etti ve Tersane Nazırı oldu. 1828 Türk-Rus harbinde, kara kuvvetlerinin başında Şumnu'yu savundu. Bir ara Cezayir'de de bulundu ve kaptan-ı deryalık makamına oturdu (1832). 4 yıl sonra Trablusgarp valiliğine atandı. 1837'de İstanbul'a döndü ve Meclis-i Vâlâ üyeliğine getirildi. Tanzimat'ın ilanı ile görevinden azledildi. 1841'de ikinci defa kaptan-ı deryâ oldu ve donanmayı yeniden düzenledi.

Çengeloğlu Tahir Paşa işbilir, ferâsetli ve başarılı bir Türk denizcisi idi. Navarin'de onun öngördüğü tedbirler alınsaydı belki o facia yaşanmayacaktı. Bu savaşta bindiği Kûh-ı Revân (Yürüyen Dağ) isimli üç ambarlı kalyon ile müttefik donanmaya dehşet saldı. Müttefik donanmanın İngiliz komutanı amiral E. Codrington, amiral gemisi Asia adlı kalyonu ile bizzat onun üzerine yürüdü. Her iki gemide de 80'er adet top vardı. Asia diğer müttefik gemilerden de destek görüyordu. Buna rağmen Çengeloğlu'nun kahramanca mücâdelesi müttefik amiralleri Fransız De Rigny, İngiliz Sir Edward Codrington ve Rus Heyden'in gözlerini korkutmuştu. Denilebilir ki Navarin'de asıl çarpışmalar amiral gemileri arasında geçmiştir ve savaşın gerçek yüzü Çengeloğlu'nun üstünlüğü ile bu çarpışmalarda kendini göstermiştir.

Çengeloğlu Tahir Paşa

ناوارينده چنكل اوغلى طاهر پاشانك راكب اولديغى اوچ انبارلى «كوه روان» ايله دول متفقه اميرال كميسى آسيانك مصارعه‌سى

Navarin'de Çengeloğlu Tâhir Paşa'nın râkib olduğu üç ambarlı "Kûh-ı Revân" ile düvel-i müttefika amiral gemisi Asia'nın müsâraası

چنكل اوغلى طاهر پاشا ١٢٤٨ ، ١٢٥٧ سنه‌لرنده ايكى دفعه قپودان دريا اولمشدر .

Çengeloğlu Tahir Paşa 1248, 1257 senelerinde iki def'a kapudân-ı deryâ olmuşdur

ATEŞ MEHMED PAŞA

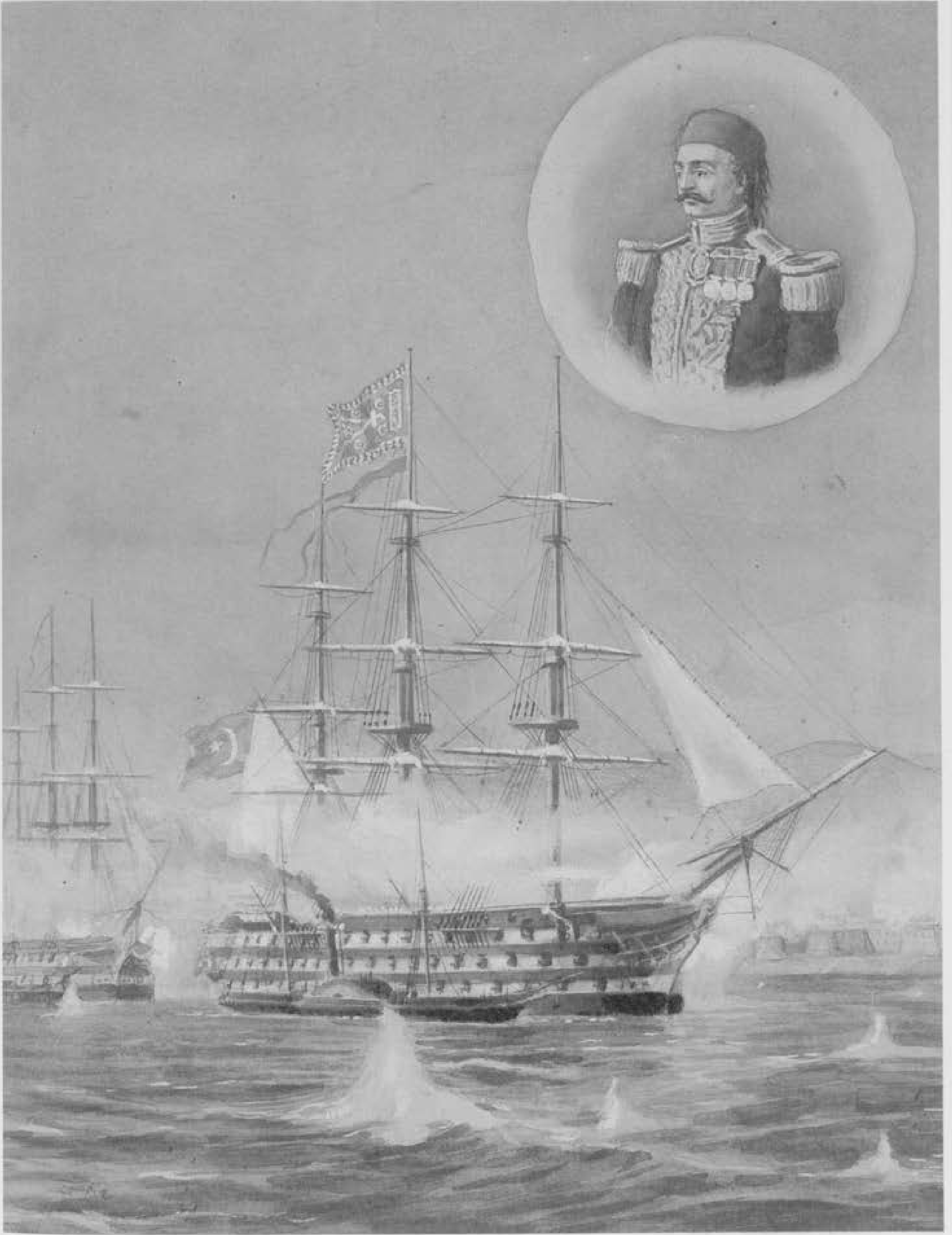
(Ö.30 Aralık 1864)

Tanzimat dönemi kaptan-ı deryalarındandır. Er olarak girdiği denizcilik mesleğinin her kademesinde bulundu. Kırım Harbi'nde Mahmûdiye'nin süvarisi idi. Sivastopol bombardımanına yine bu gemi ile katıldı. Savaş sonunda amiralliğe yükseltildi. Uzun yıllar Osmanlı donanmasının ıslah ve modernleşme çalışmalarını yürüttü. İngiltere'de bahriyeye ait incelemelerde bulunup Sultan Aziz'in kaptan-ı deryası oldu. Ancak bu görevde fazla kalmaya ömrü yetmedi ve 1 yıl sonra vefat etti. Mezarı Kılıç Ali Paşa kabristanındadır (İstanbul, Fındıklı).

Levendliğinde her işe koşan, çevik ve atılgan bir genç olmasından dolayı denizciler arasında "Ateş" lakabıyla tanınan Mehmet Paşa, Sivastopol'da gösterdiği başarılar ile tarihe mâlolmuş, hatta süvârisi olduğu Mahmûdiye kalyonu efsaneleşmiş, türkülere konu edilmiştir.

Kırım Harbi bütün şiddetiyle devam ediyordu. 5 Eylül 1855 Çarşamba günü, Sivastopol önünde yatan bütün gemiler toplarını şehre ve istihkâmlara çevirdiler. Üç gün boyunca bombardımana devam edildi. Limanda pek çok gemi batırılmıştı. Rus başkumandanı Prens Garçakof bu müthiş bombardıman için "Cehennem ateşi" tanımlamasını yapar.

Bu bombardımanda Ateş Mehmed Paşa komutasındaki 3 ambarlı Mahmûdiye kalyonu XIX. asırda dünyanın en büyük gemisi sıfatını taşıyordu. İstanbul tersanesinde tamamen Türk mühendis ve işçileriyle inşa edilen geminin uzunluğu 201,5, genişliği 28, su seviyesinden yüksekliği 25,5 kadem (1 kadem 32 cm.dir) idi. 128 topu ve 1280 mürettebâtı vardı. Sivastopol bombardımanında gördüğü vazife ile efsaneleşen Mahmûdiye'ye Gazi ve Velî ünvânları verilmiştir. Daha sonra Mahmûdiye'nin halk arasında çok yayılan şöhreti, onu millî bir kimliğe büründürmüş, pek çok ressam tarafından resimleri yapılmıştır.



Sivastopol bombardımanında "Üç ambarlı Mahmûdiye"
ve Ateş Mehmed Paşa

سیواستوپول بومباردماننده "اوچ آنبارلی محمودیه"

1831'de OSMANLI DONANMASI

Osmanlı donanması Navarin'de müttefik (İngiliz-Fransız-Rus) donanması tarafından kalleşçe batırıldıktan sonra (20 Ekim 1827) devletin elinde donanma nâmına pek bir varlık kalmamıştı. Dahası, Osmanlı-Rus savaşı bütün şiddetiyle devam ediyor ve hiç bir deniz harekâtı yapılamıyordu. Karadeniz'de 16 kapak ve bir o kadar fırkateynden ibaret olan Rus donanması serbestçe dolaşır olmuştu. Nitekim 1828'deki Varna ablukası, donanmasızlığımızın bir sonucudur. Denizden lojistik desteği kesilen kara ordularımız ise çok güç durumlara düşmüştür.

1826 yılında Yeniçeri Ocağı kaldırılınca yeni askeri nizamlar getirilmiş ve bu arada deniz askeri de yeni bir teşkilata bağlanmıştı. Sultan II. Mahmud bahriyenin önemini bilenlerdendi.

Tersaneler olağanüstü bir gayretle faaliyete geçirilip gemi inşasına başladılar. 1831 yılına gelindiğinde kaptan-ı derya Damat Halil Paşa komutasında Akdeniz'e bir Osmanlı filosu gitmesi gerekmişti. İşte üç yıl içinde sıfırdan inşâ edilip hazırlanan bu donanmada 2 adet üç ambarlı kalyon, 7 adet kapak, 12 fırkateyn, 14 korvet olmak üzere toplam 37 kıta büyük harp gemisi vardı. Bu donanmanın Akdeniz'de gösterdiği ufak tefek birkaç başarılı harekâtın ardından İstanbul'a gelişi, memlekette bir bayram havası estirmiştir. Bu donanma, Osmanlı'nın kısa zamanda neleri başarabileceğini diğer denizci devletlere göstermiş ve yeniden denizdeki varlığımızı sağlamıştır. Nitekim bu donanmadaki bazı gemiler daha sonraki dönemde oldukça büyük görevler üstlenip bunları başarıyla tamamlayacaklardır. Bu gemilerden birkaçının ismi şöyle sıralanabilir. Mahmûdiye, Şerefresân, Nusretiye, Tîr-i Şevket, Feyz-i Rahmân, Fethiye, Feyziye, Hıfzu'r-Rahmân, Feyz-i Mâbûd, Zafer-Küşâ, Avni-i İlâh (Avnillah), Taîr-i Bahrî, Peyk-i Şevket, Şâdiye, Mesîr-i Ferah vd.

١٢٤٧ ده عثمانلی دونانماسی

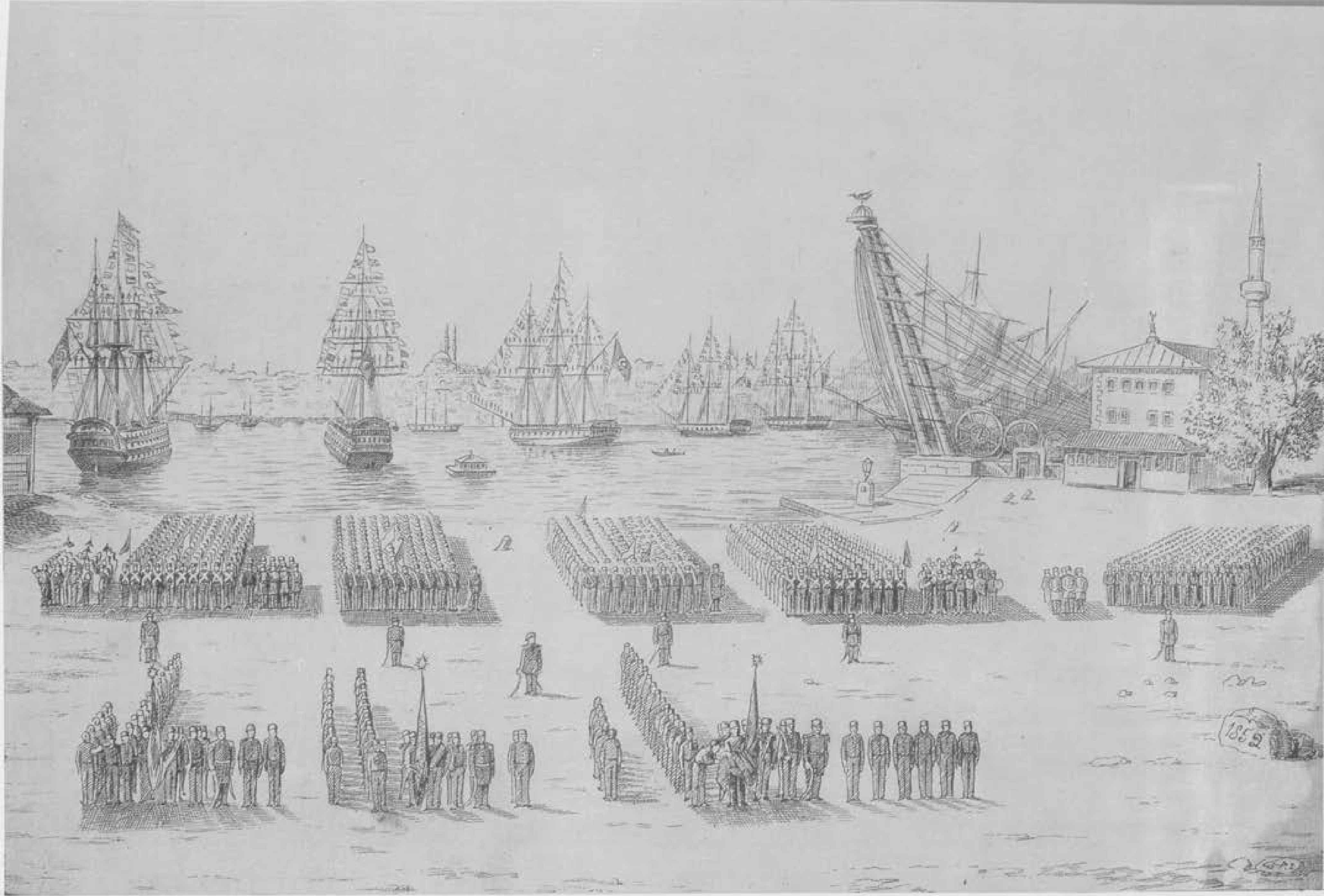
Navarın fâciasını müteâkib Osmanlıların üç sene zarfında ihzâr etdiği ve hicretin 1247'nci senesinde kapudân-ı deryâ Damat Halil Paşa'nın kumandasında Bahr-i Sefîd'e çıkardıkları 2 "üç anbarlı", 7 "kapak" 12 "fırkateyn", 14 "korvet", cem'an 37 kıt'a sefîne-i harbiyyeden ibaret donanmanın avdette Kal'a-i Sultâniyye'den mürûru

1247'de OSMANLI DONANMASI

İLK TEZKİRE

1850 yılına gelesiye kadar Osmanlı'daki askerlik hizmetinin süresi hakkında herhangi bir düzenleme ve kanun yapılmamıştır. Devlet yapısında eskiden beri askerlik hizmeti, ülkenin ihtiyacı gözününde bulundurularak maaşlı neferlerle yürütülürdü. Devletin ordusunu teşkil eden zabit ve erler, bizzat askerliği meslek edinen insanlar idiler. Ancak savaş çıktığında yahut akınlar düzenleneceği zaman yurdun çeşitli yerlerinden yine maaşlı asker alımları gerçekleştirilirdi. XIX. yy.a gelindiğinde İmparatorluğun siyasî ve askerî politikasında yeni düzenlemelere ve daha çok sayıda askere ihtiyaç duyulmuştu. Özellikle Kırım Harbi ve Türk-Rus savaşından sonra sınırlarda savaşlar bitip tükenmek bilmedi. 1840 yılında askere alınan vatan evlatları, 10 yıl boyunca cepheden cepheye koşar oldular. Bu uygulama ülkedeki ekonomik ve sosyal yapıyı olumsuz etkiliyordu. 1850 yılında ilk defa terhis işlemi gerçekleştirildi. Bunun için özel bir kanun çıkartıldı ve askerlik süresi 10 yıl olarak belirlendi. Bu kanun bahriye askerini de kapsıyordu. İşte o kanun gereği gerek gemilerde, gerekse tersânede görevli askerlerin terhisi için bir merasim düzenlenir. Merasim dolayısıyla padişah (Sultan Abdülmecid) resmî bir nutuk yayınlar ve bu nutuk askerlere okunur. Nutkun bir örneği bugün Deniz Müzesi'nde mevcuttur. (De.Nr.565) Nutukta askerlikte 10 yılını tamamlayanlara, her yıl bir merasim ile tezkire verileceği belirtiliyordu. Tezkire alan her bir deniz askerinin, yılın birkaç gününde bir gemiye toplanıp talim eyleyecekleri ve böylece redif sınıfı oluşturacakları da yazılı idi.

Bahriyedeki bu ilk tezkire merasiminin yağlıboya orijinal bir resmi, merasimin yapıldığı döneme aittir. Ressamı belli olmayan bu resim uzun yıllar Erkân-ı Harbiye Dairesi'nde (Genelkurmay Başkanlığı) asılı durduktan sonra Deniz Müzesi'ne nakledilmiştir. (De.Nr: 2451) Hüsnü Tengüz, albümünü oluştururken bu resmi de kolleksiyonuna alıp çizmiştir.



1267'de bahriye

İlk istibdâl olan bahriye askerinin tezkire alışı

١٢٦٧ ده بحریه

ایلك استبدال اولنان بحریه عسکرینك تذکره آلیشی

Bahriye Müzesi'nde mevcut ve o zamanda yapılmış resimden iktibas edilmiştir.

İLK OSMANLI VAPURU

Osmanlı devletinin ilk vapuru, 1826 yılında İngiltere'den satın alınmıştır. Bu vapur hem yelkenli, hem çarklı, hem de buharlı bir gemi idi. İstanbul halkı o zamana kadar dumanlar çıkaran bir vapuru hiç görmemişti. Hele yan tarafındaki çarkların suları döğerek deniz üzerinde akıp gitmesi onlar için yepyeni bir seyir vesilesi idi. Bu vapur ne zaman denize açılsa, Boğaziçi'nin iki yakasındaki insanlar onu seyretmek için sahile koşarlardı. Hatta o yıllarda İstanbul hanımları, *"marifetli çark gemisi/İngilizden gelir iyisi"* diye de bu vapur için türküler yakmışlardır.

Gerçi bundan 5 yıl sonra "Kebir (Büyük) ve "Sagîr (Küçük)" adlı iki vapur daha satın alınıp İstanbul halkının hizmetine sunulacaktı. Ama şimdilik bu vapur yalnızca Padişah'a mahsustu. Sultan II. Mahmud bu vapurla zaman zaman Boğaziçi ve Marmara'da kısa tenezzüh gezilerine çıkıyordu.

Vapurun özel bir adı yoktu. Ama İstanbul halkı ona "Buğ gemisi" diyordu. Buğ, "buğu, buhar" demekti. İngiliz kaptanlarından Kelly'nin kumandasında olan Buğ gemisi bizde İngiliz tersanelerine ve gemi şirketlerine bağlanıp kalmanın da ilk uygulaması oldu. Daha sonraki yıllarda bunun bedelini milletçe çok ağır ödedik.

Sultan II. Mahmud tersanede buharlı gemilerin çoğalmasını ve bunların yerli kaptanlar tarafından işletilmesini de istiyordu. Bu maksatla Amerika ve İngiltere'den mühendisler, çarkçılar getirildi. Bunlardan İngiliz Voker Bey Türk tabiiyetini kabul ederek bahriye ferikliğine kadar yükselmiş ve Yaver Paşa ismiyle yerli vapurların yapımı ve çalıştırılmasında önemli görevler üstlenmiştir. Nitekim 1850'li yıllara gelindiğinde İstanbul'un civar iskeleleri arasında İngiliz, Rus, Fransız vapurları yanında tersane vapurları da çalışmaya başlamıştır. Bunlardan Amerikalı mühendis Ross'un Aynalıkavak kızaklarında 1839 yılında yaptığı Mesîr-i Bahrî vapuru oldukça ünlüdür.

BAHRİYEDE ASKERÎ KIYAFETLER

Yeniçeriliğin kaldırılmasından (Vak'a-i Hayriye, 1826) sonra, Osmanlı askerî teşkilatında yeni idarî düzenlemelere gidilmişti. Bu düzenlemeler kıyafet konusunda da bazı değişiklikleri gerektiriyordu. Böylece her sınıf ve rütbeden asker, giydiği kıyafetten tanınabilecekti. Sultan II. Mahmud'un batı tarzında bir ordu kurma düşüncesi, askerin eğitim ve kabiliyeti kadar kıyafet yönünden de batılı görünüm kazanmasını öngörüyordu. Bu düşüncenin ilk icraatları, ordu mensupları ile devlet memurlarının setre, pantolon ve fes giymeleriyle başladı. Hüsnü Tengüz'ün çizdiği bu resimler o dönemin hatıralarını yansıtır.

Silâhendâz neferi : Silâhendâz "silah atan, silahlı" gibi mânâlar ile aslında tüfekli piyade neferlerine denir. Bahriyedeki silahendâz neferi, gemicilikle mükellef olmayıp silah taşıyan ve kullanan bahriye askeridir. Bunlar savaş zamanında gemilere biner ve böylece bahriyeye dahil olurlardı.

Bahriye zâbiti : Gemilerde ve Bahriyenin kara birliklerinde görevli subaydır. Yeniçeriliğin ilgasından sonra özel bir sınıf olarak anıldı ve daha sonra Bahriye Mektebi'nden mezun olmaları şartı arandı. Özellikle gemicilikle ilgili alanlarda istihdam olunmuşlardır.

Silahendâz zâbiti : Silahendâz neferlerinin emir komutasından sorumlu subaydır. Savaş zamanında silahendâz neferlerinin başında bulunarak harp gemilerinde görevlendirilmiştir.

Gemici neferi : Gemilerde görevli askerdir. Geminin seyir ve harekâtından sorumlu olup küçük yaştan itibaren gemicilikle ilgili olanlar arasından alınırdı.

Sanâyi neferi : Denizcilik sanatlarının ilerletilmesinde istihdam edilen neferlerdir. Bu maksatla daha sonra kurulan Sanâyi Sıbyan Taburu'ndan yetişirlerdi. Bunların görevi gemicilik ilmine uygun olarak bahriyenin hizmetlerini yürütmekti.

İLK OSMANLI VAPURU

1242'de İngiltere'den getirilmişdir.

ایلك عثمانلی واپوری

۱۲۴۲ده انگلتره‌دن گتیرلمشدر

سلاحندازان نفری — Silahendâz neferi

بحریه ضابطی — Bahriye zâbiti

سلاحندازان ضابطی — Silahendâz zâbiti

گمیجی نفری — Gemici neferi

صنایع نفری — Sanâyi neferi

بحریه‌مزك ایلك قیافت عسكریه‌سی

ناوارین حادثه‌سندن و یكیچریلرك الغاسندن صكره

Bahriyemizin ilk kıyâfet-i askeriyyesi
Navarin hadisesinden ve yeniçerilerin ilgâsından sonra

MECÎDİYE VAPURU

Sultan Abdülmecid devrinde vapurlara rağbet artmıştı. Bunun üzerine İstanbul tersanesinde Mecîdiye ve Tâif adı verilen iki vapur inşa olundu. 1847 yılında denize indirilen [1] Mecidiye vapuru iki bacalı, iki direkli ve yandan çarklı bir vapur olup uzunluğu 220; eni 37 ve su seviyesinden derinliği 17 kadem (1 kadem 32 cm.dir) idi. 1970 tonalitoluk vapurun 450 beygir gücünde, 10 mil sürat yapabilen bir motoru vardı.

Sultan Abdülmecid'in adına izafeten Mecîdiye denilen vapur, bilhasa protokol görevlerinde kullanıldı. Vapur, zarif dış görünüşü kadar içinin tezyinâtı ile de devrinin en güzel ve süslü teknesiydi. Salonu kırmızı çuha, kapı perdeleri şalâki kumaştan kanepe ve minderlerle döşeli idi. Tavanında Avrupaî avizeler vardı.

İlk kumandanı Osman Bey isminde bir zat olan Mecîdiye Vapuru, Kırım Harbi'nde Karadeniz'den asker ve mühimmat sevkiyatında kullanıldı. Bu uzun seferlerden yıpranan gemi Toulon'da havuzlanmış ve 93 Harbi'nde Karadeniz Ahşap Filosu'nda görev almıştır. Savaş sonunda yeniden tamir görerek nakliye seferlerine başlayan gemi, uzak limanlardan İstanbul'a âsâr-ı atîka, tunç toplar, kömür ve hatta kereste bile taşıdı. 1888 yılında son defa tamir gördü ise de bundan sonra daima adi nakliyatta kullanıldı ve 1920'li yıllarda da fesholundu.

Buyrultulu kaptan : Küçük gemi süvarisi yüzbaşıdır. Kaptanpaşanın özel emriyle geminin bütün sorumluluğunu yüklenirdi. Gemicilikte tecrübesi olanlardan seçilmişlerdir.

Onbaşı : İlk defa Sultan Abdülmecid döneminde ihdas olunan bir kadro olup bahriye neferlerinin nizam ve idaresinden sorumludur.

Selamlık elbise, bugün "1 numara" veya "haricî kıyafet" tabir olunan teftiş elbisesidir.

Bahriye neferi ve silâhendâz için bkz.s.44

---

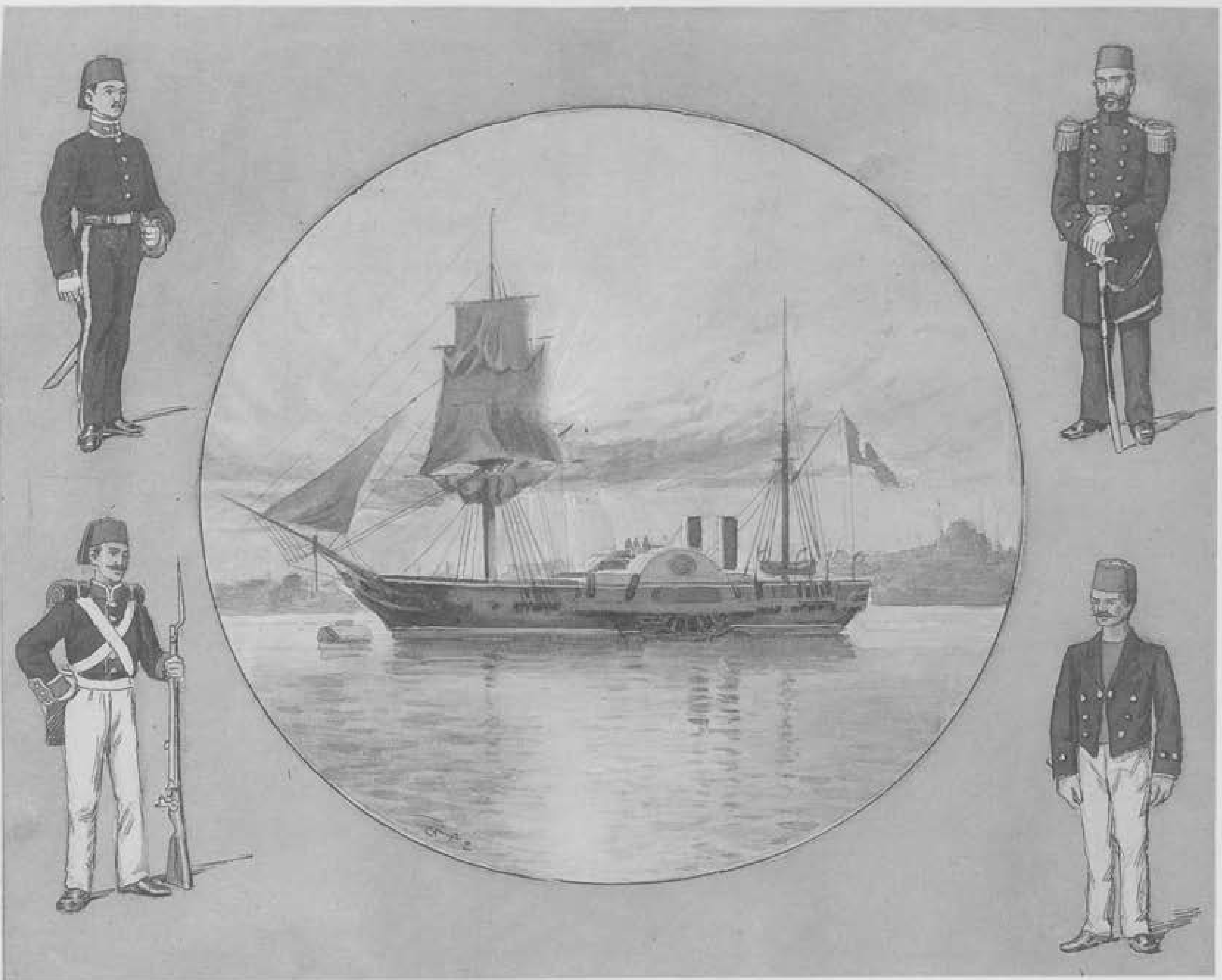
(1) Mecîdiye ve Tâif'in denize indirilmesi münasebetiyle devrin şairlerinden Es'ad Efendi'nin söylediği 12 beyitlik bir tarih kitabesi bugün Deniz Müzesi'ndedir. (De.Nr.495)

اون باشی
سلاملق قیافتیله

Onbaşı
Selamlık kıyafetiyle

بیورلدیلی قپودان

Buyrultulu kapudân



سلاحندار

Silahendâz

بحریه نفری

Bahriye neferi

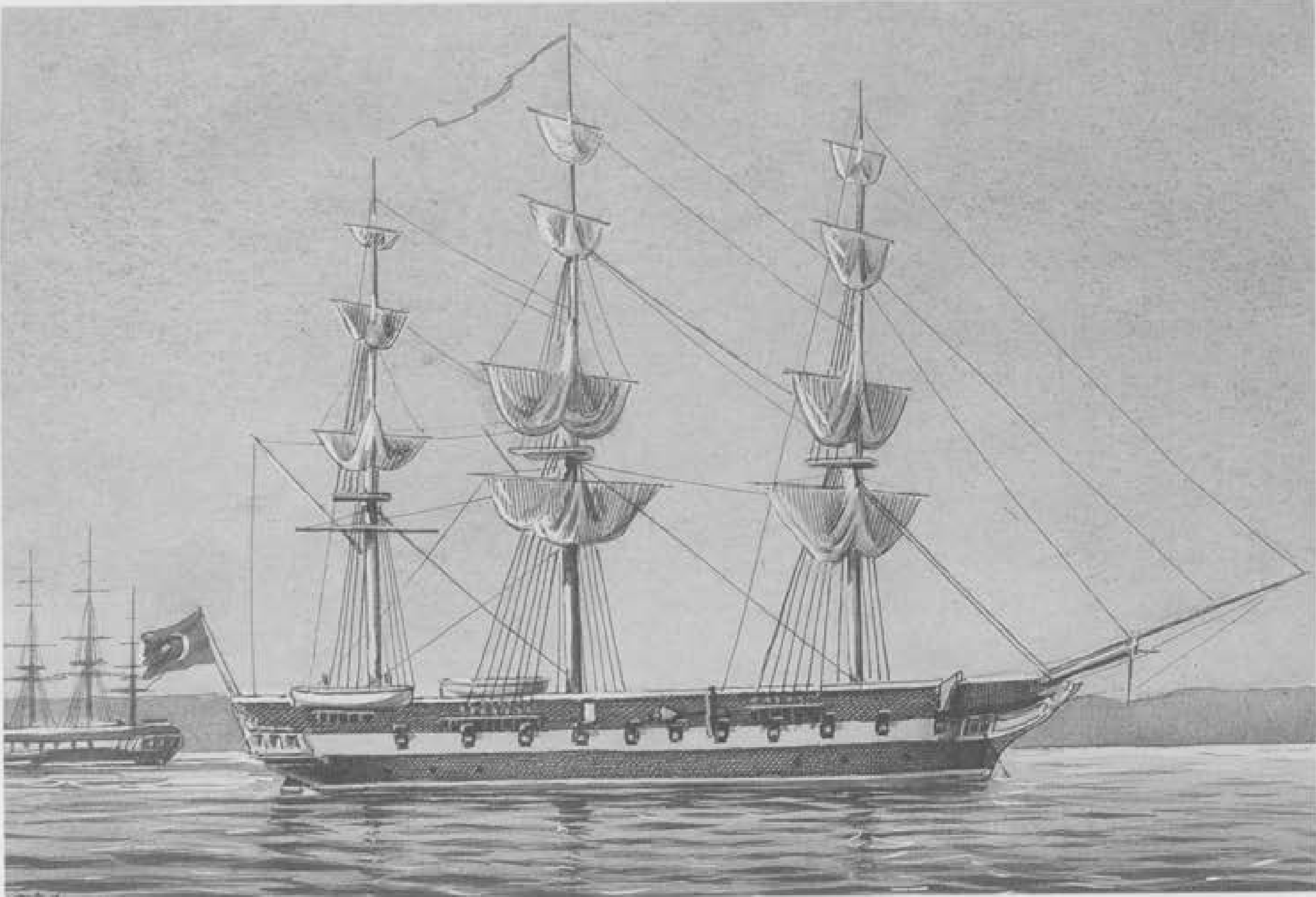
مجیدیه واپور همایونی وسلطان مجید جنتمکان زمان سلطنتلرنده بحریه مزک قیافتلری

MECÎDİYE VAPUR-I HÜMÂYÛNU
ve
Sultan Mecîd-i cennet-mekânın zamân-ı saltanatlarında bahriyemizin kıyâfetleri

FEYZ-İ MA'BÛD

Feyz-i Mâ'bûd (Allah'ın feyiz eseri; Allah'ın bereketi), Osmanlı bahriyesinde yerli personelce yapılmış ilk gemilerdendir. Korvet sınıfından olup 1828 yılında Eğriboz'un Gideros tersanesinde inşa edilmiştir. Uzunluğu 127, genişliği 33, ambar yüksekliği 16,5 kademdir (1 kadem 32 cm.dir). Toplam 180 personeli olan gemide sancak ve iskelede 10'ar adet lumbar olup 33 topu vardı. Ahmed Efendi adlı bir mühendis ile yine Ahmed Efendi adlı bir kalfa tarafından yapılmıştır. Gemi kendi çağında korvet sınıfının en gelişmiş tiplerinden birini oluşturuyordu. 1841 tarihinde Yusuf Kaptan isimli bir komutan ile, Kırım Harbi'ne de iştirak eden gemi, Yalovalı Hasan Bey komutasında iken Sinop Baskını'nda yanarak batmıştır (30 Kasım 1853).

Üç direkli yelken donanımıyla narin bir görünümü olan Feyz-i Mâ'bûd, gemi inşaında Osmanlı Bahriyesi ve tersanelerine örnek teşkil etmiş, güzelliğiyle XIX. yy.ın nadîde sanat eserleri arasında yer almıştır.



فيض معبود

بو قورويت سينوبده يانمشدر

١٢٤٤ ده كيدروسده انشا اولنمشدر. معماری احمد قلفه در. طولی ١٢٧ عرضی ٣٣ قدم و ٣٣ طوپه حاملدر.

FEYZ-İ MA'BUD

Bu korvet Sinop'da yanmıştır.

1244'de Gideros'ta inşa olunmuştur. Mimârı Ahmed Kalfa'dır. Tûlü 127, arzı 33 kadem ve 33 topu hâmildir.

SİNOP FACİASI

(30 Kasım 1853)*

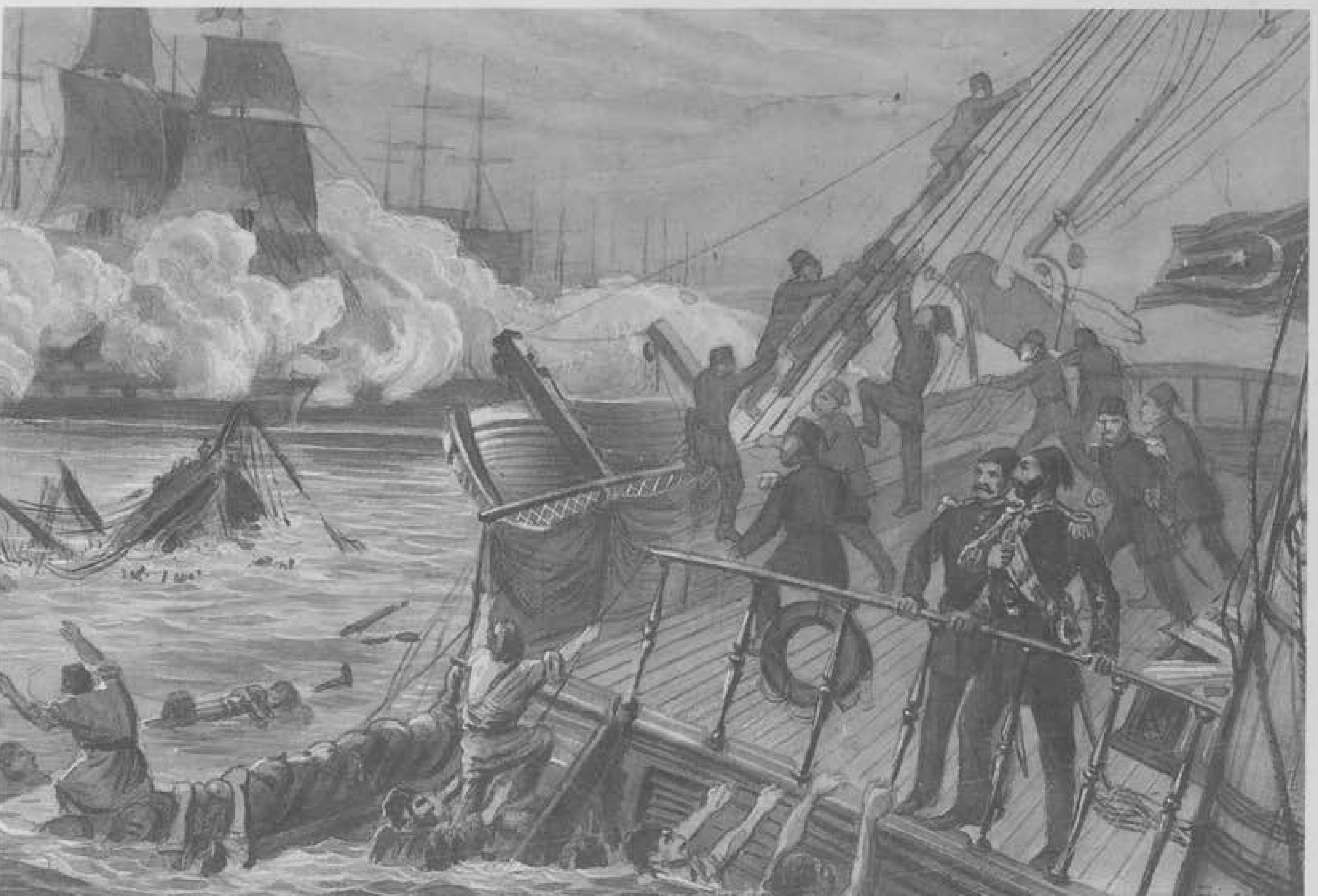
Kırım Harbi sırasında Rus donanmasının Sinop limanında bulunan Osmanlı filosuna düzenlediği bir baskın vardır. Tarihlerimize **Sinop Baskını** yahut **Sinop Faciası** olarak geçen bu elîm hadise Türk-Rus savaşının da aleyhimize sonuçlanmiş en önemli kesitini teşkil eder.

Kırım Savaşı başladığı sırada Rus donanması İstanbul Boğazı'nın 120 mil açıklarına kadar gelmiş ve Karadeniz'i tarassut altına almıştı. Büyükdere'de demirli bulunan Osmanlı donanmasından hafif bir gemi filosu hazırlatılıp Karadeniz'e çıkarıldı (Ekim 1853). Filo komutanı Patrona Osman Paşa idi. Donanma Karadeniz açıklarında müthiş bir fırtınayla karşılaştı. Gemilere komuta etmek her geçen dakika biraz daha zorlaşıyordu. Nihayet Sinop limanına sığınmaya karar verdiler. Ancak çok geçmeden Sinop limanı yakınlarında amiral Nahimof'un komutasında bir Rus donanması göründü. Osman Paşa savaş çıkarsa bunu limanda kabul etmeye karar verip durumu Bâbıâli'ye bildirdi. Bâbıâli ise Ruslar ateş açmadan, ateşe başlanmamasını emretti. 30 Kasım günü Rus donanması Sinop Limanı ağzını tuttu ve tehdide başladı. Osman Paşa Bâbıâli'nin emrine uymakta ısrar gösterdi. Ancak bir ara Osmanlı filosu ikinci komutanı Piyâle Hasan Paşa'nın Nizâmiye adlı gemisi, iki Rus gemisi arasında kalmıştı. Hasan Paşa durumun kötüye gittiğini anlayıp ateşe başladı. Ardından 2 saat kadar süren karşılıklı top ateşi başladı. Ne var ki pek çok Osmanlı gemisi yandı veya yaralandı. Savaş sonunda 2.000 kadar askerimiz öldü. 6 Subay ve 150 er de Ruslara esir düştü.

Rus donanması bu savaşta yalnızca Osmanlı gemilerini değil, savaş kurallarına aykırı olarak Sinop şehrini de bombardıman ettiler. Pek çok masum insanın kanı aktı, şehrin büyük kesimi yerle bir oldu. **Osman Paşa** yaralı olarak esir alınıp **Sivastopol'a** götürüldü. Sinop faciasının yaraları uzun yıllar sarılamadı.

---

* *Hüsnü Tengüz'ün Sinop Baskını için verdiği tarihte hata vardır.*



SİNOP FÂCİASI
1270, Muharrem

سینوب فاجعه‌سی
١٢٧٠ - محرم

SULTÂNİYE VE İSTANBUL

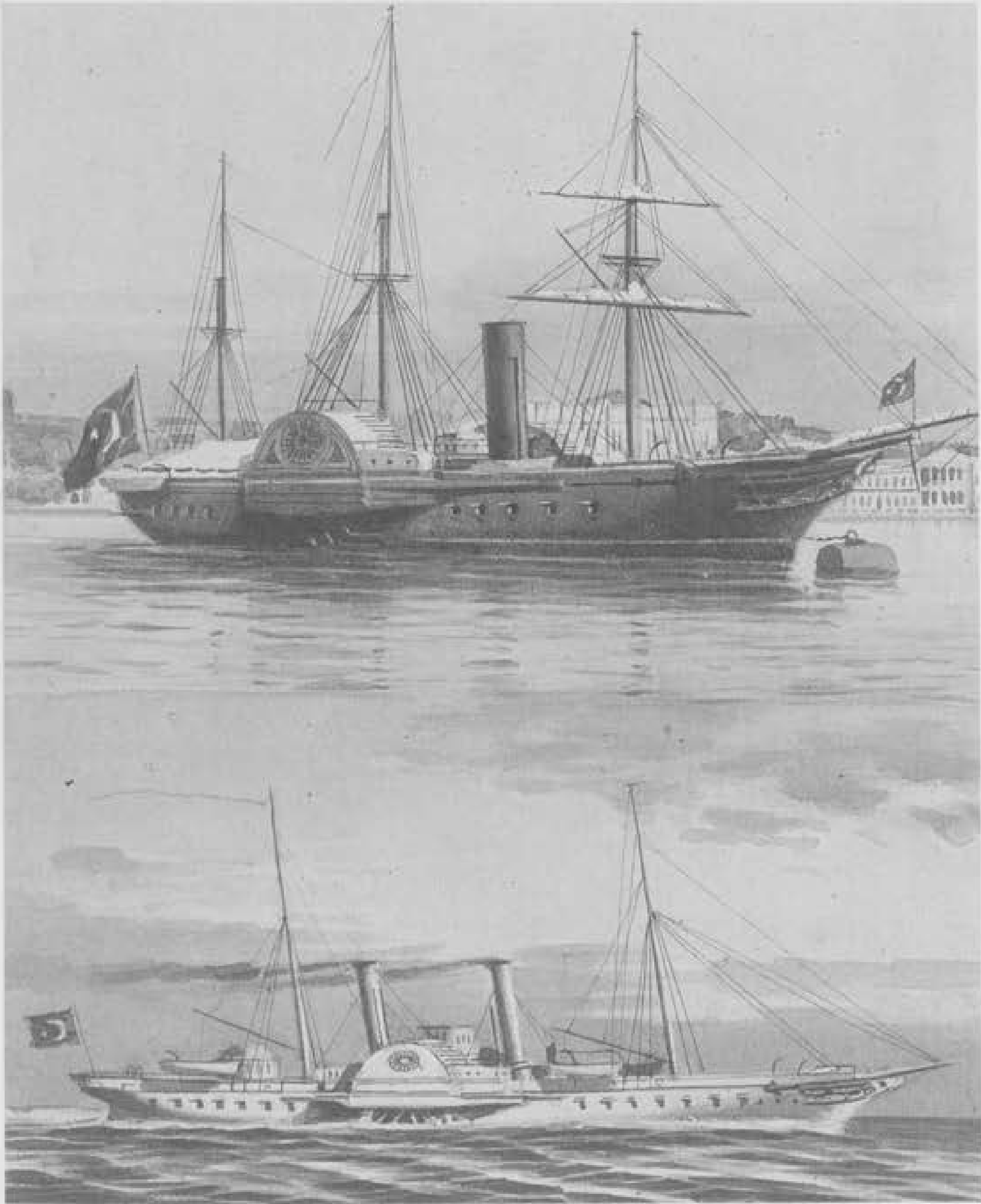
Padişah'ın binmesine mahsus vapurlara **taht vapuru** denirdi. İngiltereden getirilen ilk vapurlardan sonra 1838'de yerli vapur inşaına başlanmış ve kısa zamanda sayıları 15'i bulan vapurlar sefere konulmuştu. Bunlardan padişaha özel olanlar, bir yenisi yapılınca halka tahsis edilir ve gerek Boğaz'da; gerekse şehirlerarası hatlarda kullanılırdı. Sultâniye ve İstanbul vapurları da bunlardandır.

Sultâniye vapuru İngiltere'ye sipariş edilen ilk gemimizdir. Feyz-i Cihâd adıyla yapıldığı hâlde padişaha tahsis edilince adı Sultâniye'ye çevrildi ve İstanbul'a bu adla geldi. 1861 tarihinde yapılan vapur 365 kadem boyunda (1 kadem 32 cm.dir), 40 kadem genişliğindeydi. 15 mil sür'at yapan vapur tek bacalı, iki direkli ve yandan çarklıydı. Padişaha tahsis edilen salonuna billur parmaklıklı muhteşem bir merdivenle iniliyordu. Salonun duvarları nadîde manzara resimleri ile süslüydü.

Vapur 1864 senesinde arızalandı ve Londra'ya inşa edildiği fabrikaya gönderilip kazanları ile bacası değişti. 1872 yılında ise tamir kabul etmez şekilde arızalandı. Sultâniye İngiltere'nin Osmanlılar ile ticarî ilişkilerine yaklaşımını sergilemek bakımından vahim bir örnektir.

Sultâniye'den sonra yine İngiltere'de padişah Abdülaziz için **İstanbul** sür'at vapuru inşa ettirildi. Bu da tıpkı Sultâniye gibi trabzanları billurdan bir merdivenle inilen ve gayet güzel tefriş edilmiş bir salona sahipti. Gemi iki bacalı, iki direkli ve yandan çarklı idi. Görünüşü Sultâniye'den daha nahif ve alımlı idi. Vapur 1.100 ton olup 350 beygir gücünde idi. 17,5 mil sürate sahipti. Dönemin İngiliz basını, bu vapurun süratini öve öve bitirememişlerdir. Vapur 1909 yılında Şirket-i Hayriye gemilerinden biri olarak feshedilmiştir.

Bugün Sultâniye ve İstanbul'un merdivenlerini donatan billur parmaklıklar Deniz Müzesi'nde ziyaretçilerin hayret dolu bakışlarıyla değerlendirilmektedir. (De.Nr:867)



Rüküb-ı şâhâneye mahsus vapurlar
Sultâniye ve İstanbul

رکوب شاهانه یه مخصوص وابورلر
سلطانیه و استانبول

YELKENDEN BUHAR'A

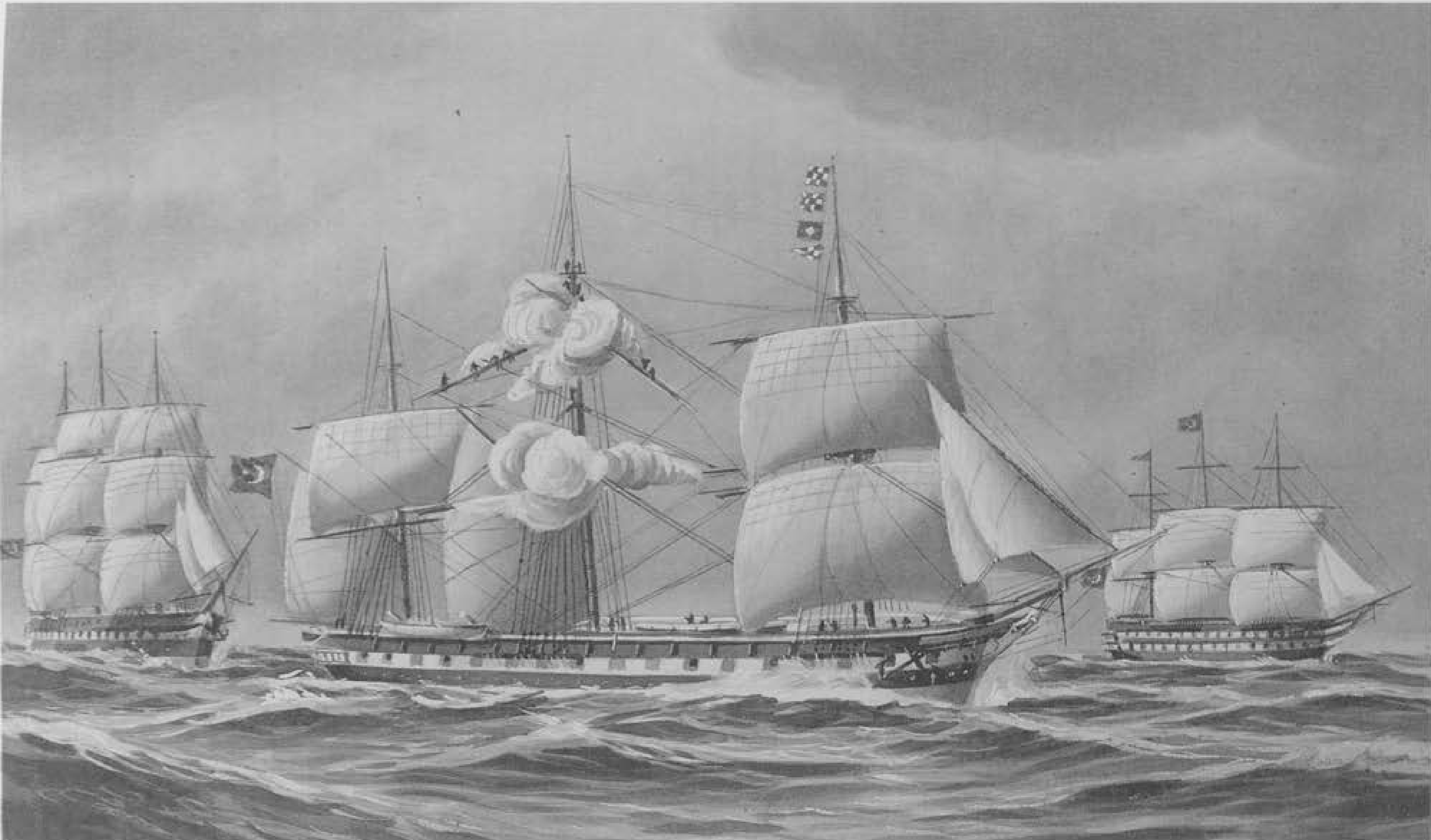
XIX. asırda Avrupa'nın denizci devletleri gemi inşaında modern sistemler geliştirmişlerdir. Sultan Abdülaziz (Saltanatı : 1861 - 1876) Osmanlı donanmasının bunlardan geri kaldığına ve bu durumun devleti kuvvetten düşüreceğine inanıyordu. Bu endişesinde haklıydı da. Hatta bu yüzden İngiltere'ye zırhlı gemi inşa siparişleri verilecekti (Osmâniye, Orhâniye, Mahmûdiye ve Azîziye zırhlı fırkateynleri bunlardandır). Ancak ilk etapta eldeki gemilerin yelken ve küreğe bağımlı kalmasına bir çare bulmak gerekiyordu. Nihâyet yelkenli kalyonlar ile fırkateynlere makina konulmak üzere İngiltere'nin Glaskow tezgahıyla anlaşıldı. İlk uygulama için Kosova kalyonu ile Ertuğrul ve Hüdâvendigâr fırkateynleri seçilmişti.

Üç gemi, Ethem Paşa komutasında 1863 senesi Nisan'ında İstanbul'dan yola çıkarıldılar. Haziran başlarında Akdeniz'de bir fırtınaya yakalanan gemilerden Hüdavendigâr'ın gabya sereni kırıldı. Geminin seyri aksamaktaydı. Durumun Ethem Paşa'ya arzedilmesi için hemen işaret sancakları çekildi ve gemi kısmen yedeklenerek binbir meşakkatle İngiltere'ye ulaşabildi.

Henüz telsiz muhâbere sistemi yokken, yelkenli gemiler arasında veya gemi-kara arasındaki muhabere, işaret sancakları ile yapılırdı. Bugün hâlen uluslararası arz-ı ulusal sistemiyle bu tür muhabereler yapılmaktadır. Ancak 1863 yıllarında Osmanlı bahriyesinin kendine has bir işaret sistemi mevcut idi. Denizciler gemi direğine 1'den 4'e kadar işaret filaması çekerek hemen her türlü muhabereyi sağlayabilirlerdi. O döneme ait bu türde bir elyazması kitap, Dz.K.K.lığı tarafından tıpkıbasım, Türkçe ve İngilizce olarak yayınlanmıştır. [1]

---

(1) bkz. Osmanlı Bahriyesi Görünür Muhâbere Kod Kitabı, İstanbul, 1994.



سفائن ماکینه‌لرینك ایجادنده یلکنله متحرك سفن عثمانیه‌یه ماکینه قونلمق اوزره انکلتره‌یه کیدرلرکن

[illegible]

[illegible]

SEFÂİN MAKİNALARININ İCÂDINDA YELKENLE MÜTEHARRİK SÜFÜN-I OSMÂNÎ'YE MAKİNA KONULMAK ÜZERE İNGİLTERE'YE GİDERLERKEN

Bu resim Kosova kalyonuyla Ertuğrul ve Hüdâvendigâr fırkateynleri Edhem Paşa'nın taht-ı kumandasında olduğu hâlde 1280 senesi Haziran'ında İngiltere'ye müteveccihen seyr ederler iken Hüdâvendigâr'ın gabya sereninin kırıldığı ve keyfiyet kumandan gemisine işâret edilerek yedeklili mahalline konulduğunu irâe eder.

MEKTEB-İ BAHRİYE

Ülkemizdeki ilk yüksek okullar ve batı programıyla ders okutan mektepler Harbiye ve Bahriye mekteplerimizdir.

Heybeliada'da eskiden beri bahriye tesisleri bulunuyordu. Sultan II.Mahmud burada bir bahriye kışlası, bir cami, kendisine mahsus bir kasır ile bir de hamam yaptırmıştı.

1837 senesinde buradaki bazı binalar **Bahriye Mektebi** (Mekteb-i Ulûm-ı Bahriye = Denizcilik bilimleri okulu) haline getirilmiş, bu amaçla kışla tamirattan geçmişti. Yine bu yılda mektep hocaları için de 5 ev yapılmıştı. II.Mahmud Mektebin her yönden gelişmesi için çok gayret sarfetmiş, Avrupa'dan hocalar getirilmesine ön-ayak olmuştu. Bu sırada mektepte 200 kadar talebe bulunuyordu ve binalar yetersiz kalıyordu. Bu sebeple mektep, Kasımpaşada'ki Kaptan Paşa Konağı'na (Bugünkü **Deniz Hastanesi**) nakledildi. Burada 400 talebe okuyabiliyordu.

Mektep 4 seneydi ve hendese (matamatik-geometri), logaritma, mesâhâ fenni (ölçüm), hesap, cebir, astronomi, resim, coğrafya, nevigasyon, cayraskal, Türkçe, Arapça, Farsça ve kompozisyon gibi dersler okutuluyordu. 1838 yılında bu esaslı programla öğretime başlayan mektep, yabancı hocalarla da desteklenmiş, pek çok tercüme kitap da okutulur olmuştur.

1851 yılında mektep tekrar Heybeliada'ya taşındı. Bu dönemde 34 odalı binaları olan mektepte 150 öğrenci bulunuyordu. Buna ilaveten 34 yataklı bir revir, bir eczâne, matbaa, mücellithane ve büyük bir kütüphâne de kurulmuştu.

Sultan Abdülaziz döneminde oldukça gözde bir okul olan Bahriye Mektebi, Sultan II.Abdülhamid zamanında tamir ve yeni ilave binalarla genişletildi. 1888 yılında mektebe misafirhâne ve üç dükkân ilave edildi. İki yıl sonra lojman adedi 16'ya çıkarıldı ve bir fotoğrafhâne açıldı. Bunların yanında bir asker, bir de hademe koğuşu inşa edildi. 1892 senesinde rıhtım denize doğru uzatıldı ve öğrencilerin tâlim alanı genişletildi.

Daha sonraki yıllarda mektebin arkasına kayıkhane, spor alanları ve diğer binalar yapıldı.

Mektep hâlen Deniz Lisesi olarak bahriyemize hizmet vermektedir. Resimde görülen minare bugün yoktur. Cami binası mektebe dâhil edilmiştir.

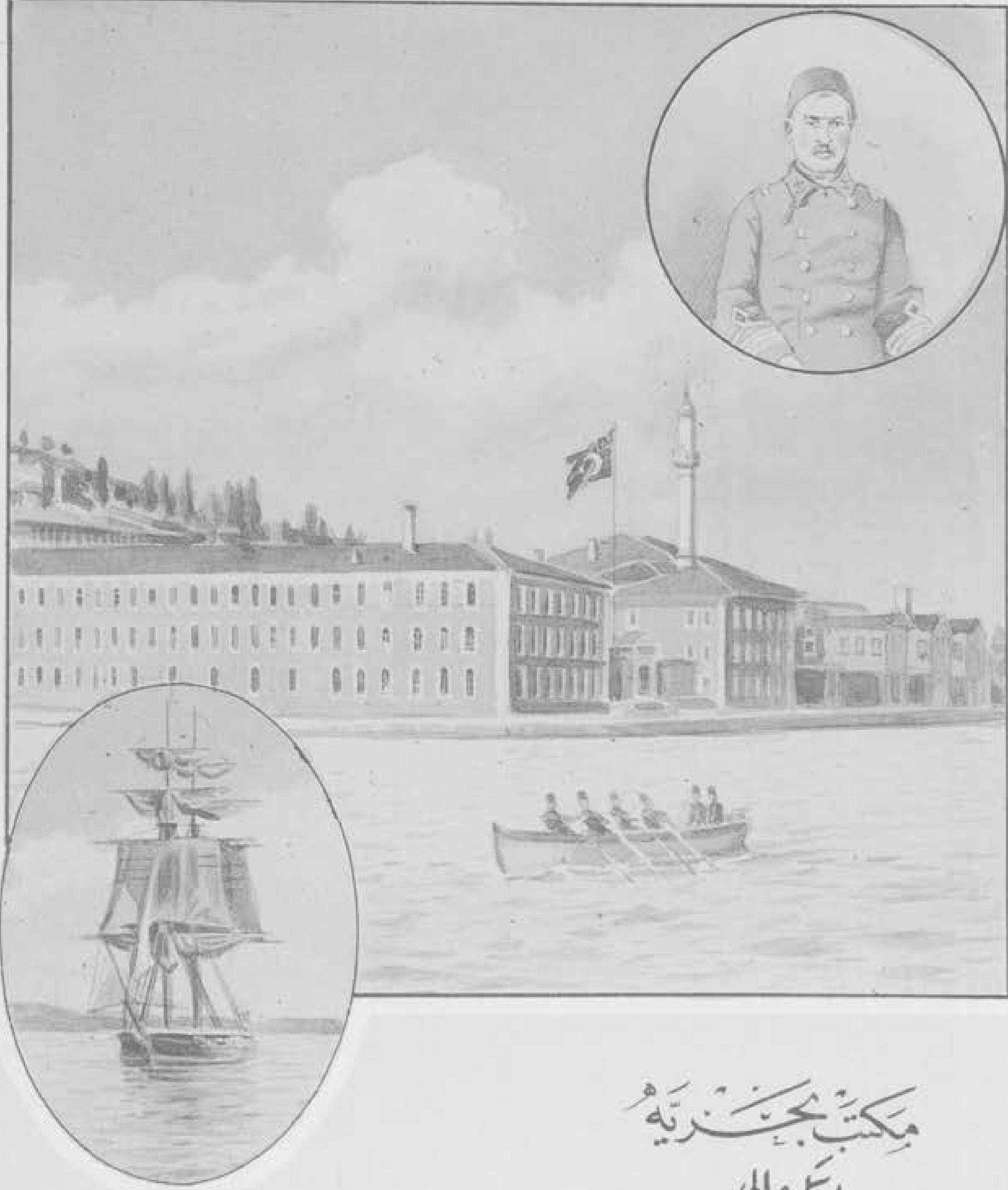
1892 yılında Bahriye Mektebi'nin talim gemisi **Nüvîd-i Fütûh** (Fetihlerin Müjdecisi) idi. Gemi ekim ayı sonlarında İzmit'e gider, orada kışı geçirdikten sonra baharda yine mektep önüne gelip demirlerdi. Bu gemide mektebin 3 ve 4. sınıf öğrencileri teğmen rütbesiyle talim ve stajlarını tamamlayarak zabit çıkarlardı.

Bunun yanında Bahriye Mektebi öğrencileri küçük sandal ve flikalarla talim yaparlar, özellikle yelken ve yüzme müsabakaları tertip ederlerdi.

Bahriye Mektebi'nin hocaları, kendi dönemlerinin en önemli ve bilgili insanlarından seçilirlerdi. Bunlar içerisinde mektepte olduğu kadar devletin diğer işlerinde de başarılı olmuş pek çok ilim adamı vardı. Hocaların neredeyse tamamı bir kaç lisan bilir ve sanat dallarından biriyle yakından ilgili olurlardı. Üç ambarlı kalyon kaptanı **Eşref Bey** o dönemde mektepte cebir dersleri okutan ve cebir ilminde asrının yeganesi olan otoriter bir öğretmen olarak ün yapmıştır.

Ders nâzırı ve üç ambarlı sürvarisi muallim-i şehîr Cebirci Eşref Bey merhûm

درس ناظرى و اوچ انبارلى سوارىسى معلم شهير جبرجى اشرف بك مرحوم



مكتب بحريه
اسكى حالى

نويد فتوح مكتب سفينه سى

Nüvîd-i Futûh mektep sefinesi

MEKTEB-İ BAHRİYYE
Eski hâli

İLK OSMANLI ZIRHLILARI

Osmanlı donanmasında ilk zırhlı gemiler, Kırım Harbi'nde kullanılmıştı. Zırhlı gemi sistemi Türk bahriyesine 1864 yılında girdi. İngiltere'de, Glaskow tezgahlarında inşa edilen ilk zırhlılar Osmâniye, Orhâniye, Mahmûdiye ve Azîziye fırkateynleridir. 1865 yılından itibaren sırayla denize indirilen gemiler 1866'da tamamen bahriyemize mâlolmuş ve donanmanın belkemiğini oluşturmuşlardır. Nitekim bu ilk gemilerden sonra Mesûdiye gibi büyük tipte zırhlılar da inşa ettirilmiştir.

Osmâniye ve Mahmûdiye bizzat Sultan Abdülaziz'in şahsî parası ile inşa ettiriliyordu. Orhâniye'nin masrafı maliye hazinesince karşılanmıştır. Aziziye'nin parasını ise Mısır Valisi üstlenmişti.

Sözkonusu dört gemi aynı sınıftan olup tamamen birbirlerinin benzeri idiler. Gemilerin boyu 282, eni 29 kademdi (1 kadem 32 cm.dir). 6260 tonilatoluk beher gemide 17 top bulunuyordu ve 900 beygir gücünde dizel motorlarla çalışıyordu. Kendi döneminin en üstün vuruş ve harp gücüne sahip olan bu zırhlıların manevra kabiliyeti ve sür'ati sayesinde Osmanlı donanması dünyanın diğer denizci devletleri ile yarışır duruma gelmişti.

Bu zırhlıların inşaı, Osmanlı bahriyesinin İngiliz hükûmetine karşı ekonomik bağımlılığını iyiden iyiye artırmıştır. Bahriye askerinin kıyafetinden en büyük savaş gemilerine kadar İngiliz bahriye teşkilatının hemen hemen aynısı bu dönemde gayr-ı resmî tarzda tatbik olunmaya başladı. İlk defa teknoloji satın aldığımız o yıllardan itibaren Osmanlı'nın ekonomik gücü de gittikçe zayıflayacaktı. Bunu bilen İngilizler, gerek basın-yayın yoluyla, gerekse siyasî ilişkiler yoluyla İngiliz-Osmanlı dostluğunu göklere çıkardılar. Sözgelimi inşa olunan zırhlılardan ilki olan Orhâniye'nin denize indirilişini hükûmet çapında protokolle kutladılar ve İngiliz basını günlerce bu başarıdan, dostluktan, iyi niyetten bahsetti. O günün şartlarında Osmanlı'dan menfaati haddinden fazla olan İngiltere, bağımlılığı iyiden iyiye sağladıktan sonra tavır değiştirmeye başladı. Nitekim daha sonra Donanma Cemiyeti tarafından bütün parası ödendiği hâlde Osman-ı Evvel (Osmâniye) fırkateynini Türk hükümetine vermeyecektir (1913).

İLK OSMANLI ZIRHLISI İNGİLTERE'DE DENİZE İNERKEN, 1282

O tarihde neşrolunan "Illustrated London" gazetesindeki resminden

İlk Osmanlı zırhlıları Osmâniye, Orhâniye, Mahmûdiye ve Azîziye zırhlı fırkateynleridir. Aynı şekil ve cesâmette olan bu dört zırhlıdan her birerleri 282 kadem tûlde, 29 arzında, 6260 mâ-i mahreç tonası cesâmetinde onyedişer topu hâmil ve makinaları 900 beygir kuvvetinde idi.

AZÎZİYE

Osmanlı donanmasının ilk zırhlı gemilerinden olan Azîziye İngiltere'de 1865 yılında, Glasgow tezgahlarında inşa edilmiştir. Bütün masrafları Mısır hidivi tarafından karşılanan bu fırkateyn, sınıfının diğer gemileriyle birlikte dönemin en güçlü deniz harp vasıtalarından birini oluşturuyordu. (Geniş bilgi için bkz.s.58) Geminin baş ve kıç armaları halen Deniz Müzesi'nde sergilenmektedir (De.Nr:141)

Bahriye neferi : Bugünkü deniz eri yerinde kullanılan bahriye neferlerinin kıyafetlerinde, Sultan Abdülaziz döneminde (1861-1876) bazı yeni gelişmeler yaşandı. Yazlık-kışlık uygulaması içinde değerlendirilebilecek bu değişiklikler ile askerlerin daha evvel giydikleri üstlük, pantolon ve feslerinde resimde görülen tarzda çeşitlilik oluştu.

Üç ambarlı süvarisi : "Üç ambarlı" deyimi kalyonlar için kullanılır. Mesela ünlü Mahmudiye kalyonu bir üç ambarlıdır. (bkz.Kalyon, s.58) Üç ambarlı süvarileri genellikle sağ kolağası (önyüzbaşı) ile kaymakam (yarbay) rütbelerinde olurdu. Ancak ekseriyetle bu görev, sınıfında temayüz etmiş binbaşılara verilmiştir.

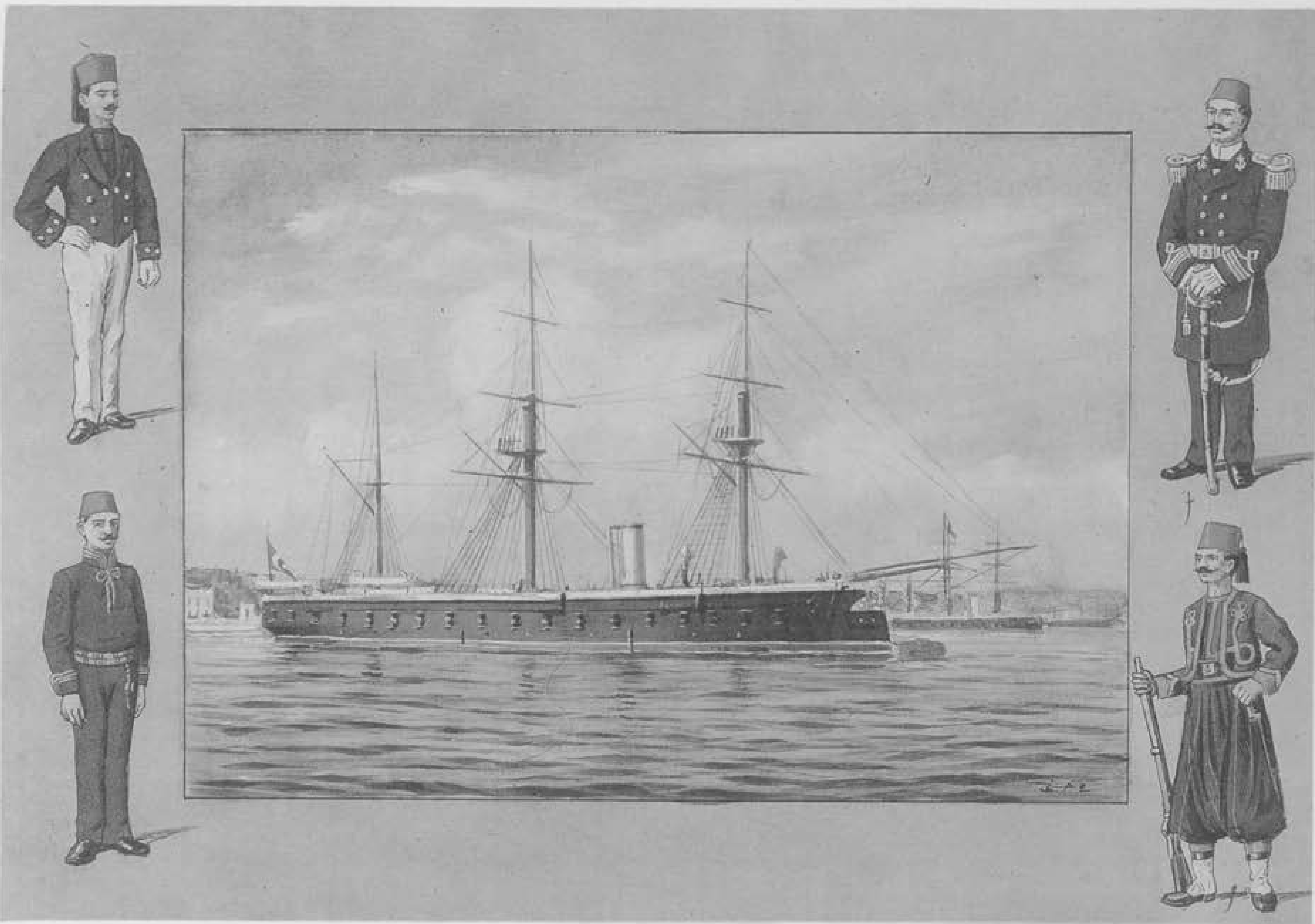
Şeşhâne neferi : Bahriye erleri içinden şeşhâne (altı dilimli tüfek) kullanan erlere denir. Bunların elindeki tüfenklerin namluları 6 köşeli ve 6 yivli olurdu (Namlusu düz olanlara kaval denir). Şeşhane neferlerinin kıyafetleri Sultan Abdülaziz döneminde diğer bahriye neferlerinden ayrılmıştır.

بحریه نفری
درت کوشه فسلی

Bahriye neferi
Dört köşe fesli

بحریه نفری

Bahriye neferi



اوچ انبارلی سواریسی

Üç anbarlı süvarisi

شیشخانه نفری

Şişhane neferi

Zırhlı Aziziye Fırkateyn-i Hümâyunu ve Sultan Aziz zamanında bahriye kıyafetleri

زرهلی عزیزیه فرقتین همایونی و سلطان عزیز زماننده بحریه قیافتلری

SULTAN ABDÜLAZİZ DÖNEMİ ZIRHLILARI

Sultan Abdülaziz tahta çıktığında ülkede büyük bir malî kriz yaşanıyordu. Kırım Harbi ve israf, bütçeyi zayıflatmıştı. Ancak Abdülaziz güçlü bir donanma kurmak azmindeydi. Bunun için Ateş Mehmed Paşa'yı kaptan-ı deryâ olarak atadı.

Çalışmalar ve projeler bir an önce bitirilip başta İngiltere olmak üzere bazı devletlere gemi siparişleri verildi. Bunların küçük bir dökümü şöyle çıkartılabilir:

İngiltere'ye 1864'te Azîziye, Osmâniye, Mahmûdiye zırhlıları; 1868'te Orhâniye zırhlısı 1869'da Avnillah ve Muîn-i Zafer korvetleri, 1870'te Feth-i Bülend korveti, 1874'te Mesûdiye Fırkateyni ve 1875'te Memdûhiye fırkateyni.

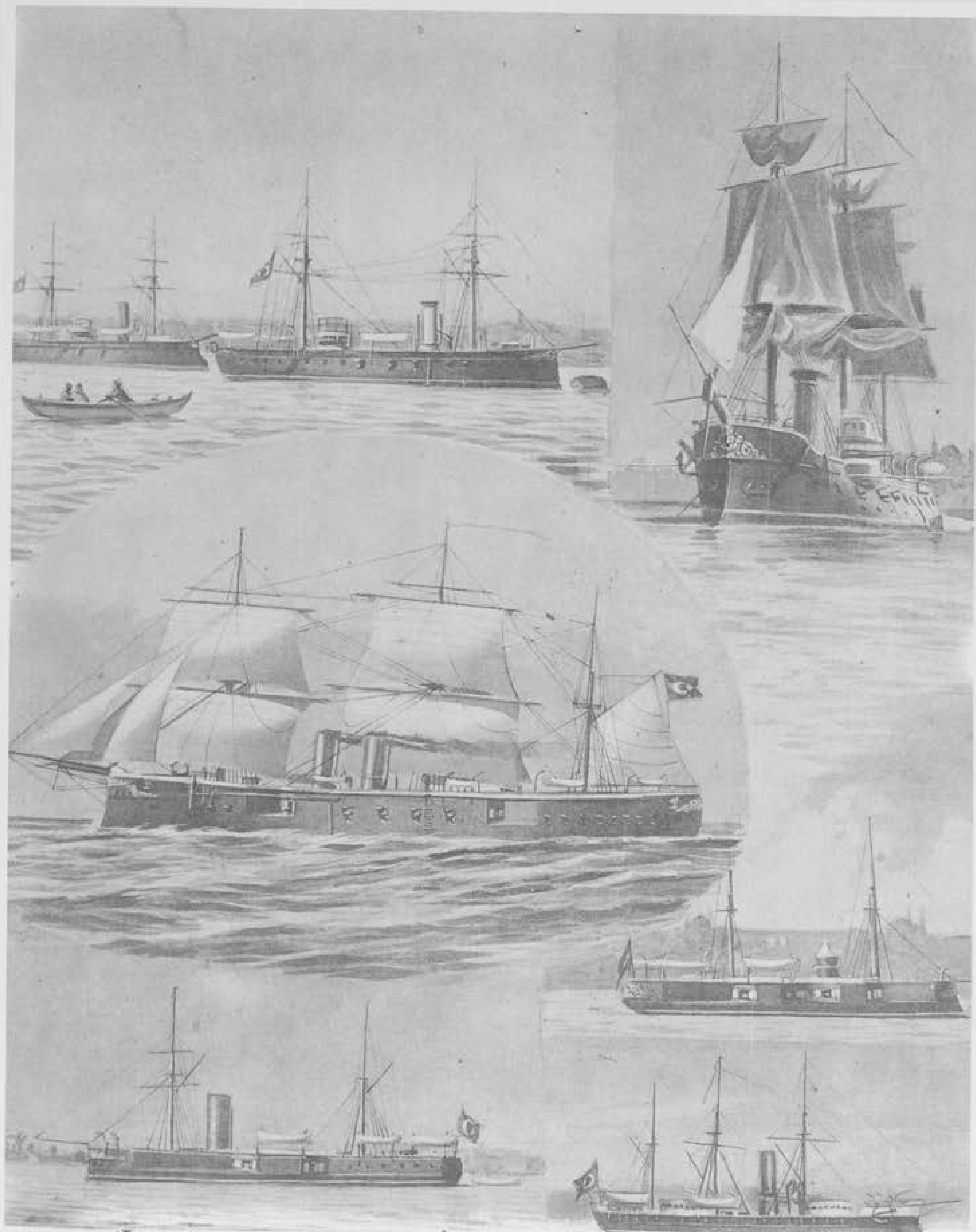
Fransa'ya 1867'de Âsâr-ı Tevfik zırhlısı, 1870'de Âsâr-ı Şevket ve Necm-i Şevket zırhlıları.

Avusturya'ya 1870'te İclâliye korveti.

Bu dönemde donanmada hizmet gören diğer bazı gemiler de şöyle sıralanabilir :

Mukaddeme-i Hayr, Hıfzurrahmân, Pertev-i Piyâle, İzzettin, Sayyâd-ı Bahrî, Kûh-ı Revân, Ahter, Talîa, Feth-i Bülend, Bergüzîde, Sultâniye, Kosova, Peyk-i Nusret, Medâr-ı Zafer, Lûtf-ı Celîl vd.

Sultan Abdülaziz döneminde İzmit, Gemlik, Mudanya ve İstanbul tersânelerinde de gemi inşa edilmekteydi. Bu gemilerden bir kısmı 1866 yılında patlak veren Girit İsyanı'nda görev almıştı. İki yıl sonra isyan bastırılınca Süveyş Kanalı açıldı ve donanmada asıl köklü değişiklikler bu dönemde yapıldı. Sultan Abdülaziz tahttan indirildiğinde, arkasında 25 zırhlı, 100'den fazla da ahşap gemiden kurulu bir donanma bıraktı ki bu gemiler, o dönemde İngiltere donanmasından sonra dünyanın ikinci büyük donanmasını oluşturuyordu.



سلطان عزیز جنتمکانك زمان سلطنتلرنده احضار اولنان زرهلی سفن همایون

زرهلی فرقتین آثار توفیق ۲ زرهلی قوروت نجم شوکت (آثار شوکت) وایجلالیه ۳ زرهلی فرقتین مسعودیه ٤ زرهلی قوروت عون الله ٥ حفظ الرحمن (لطف جلیل)

٦ زرهلی قوروت مقدمهٔ خیر (فتح بلند) (مقدمهٔ خیر ترسانهٔ عامرهده انشا اولنان ایلك زرهلیدر)

SULTAN AZÎZ-İ CENNETMEKÂNIN ZAMÂN-I SALTANATLARINDA İHZÂR OLUNAN ZIRHLI SÜFÛN-İ HÜMÂYÛN

1. Zırhlı fırkateyn ; Âsâr-ı Tevfik
2. Zırhlı korvet; Necm-i Şevket (Âsâr-ı Şevket) ve İclâliye
3. Zırhlı fırkateyn; Mes'ûdiye
4. Zırhlı korvet; Avnillah
5. Hıfzu'r-Rahmân (Lûtf-ı Celîl)
6. Zırhlı korvet; Mukaddeme-i Hayr (Feth-i Bülend)

(Mukaddeme-i Hayr Tersâne-i Âmire'de inşa olunan ilk zırhlıdır)

MECÎDİYE, ABDÜLHAMİD

Bahriyemizde **Mecîdiye** adıyla anılan üç gemi vardır. Bunlardan birisi kruvazör olup İngiltere'de inşa edilmiş ve 1908'de Karadeniz'de bir Rus mayınına çarparak batmıştır. İkincisi, Mecîdiye Vapuru olup Sultan Abdülmecid'in tenezzüh ve yakın yolculuk maksatlı kullandığı bir gemidir.

Mecîdiye torpidobotu ise İstanbul'da inşa edilen ilk torpidobottur. Bu geminin inşaı Osmanlı tersanesinde bir gurur vesilesi yapılmış ve modern teknolojiye açılışımızı sembolize etmiştir. Geminin denize indirildiği gün bizzat Padişah törende hazır bulunarak tersane halkını tebrik etmiştir.

Abdülhamit : İsveç'in Nordenfelt firması tarafından inşa edilip İstanbul tersanesinde montaj ve denemesi yapılan ilk Türk denizaltısıdır. Bunun bir eşi de Abdülaziz denizaltısıdır. Sultan Abdülhamid'in şahsî parasıyla yaptırttığı denizaltı, 100 kadem uzunluğunda (1 kadem 32 cm.dir), 12 kadem eninde, 1000 kadem derinliğe dalabilen, su üstünde 10, su altında 3 mil sürat yapan bir gemi idi. 250 beygir gücündeki denizaltıda 2 torpido ve 2 top bulunuyordu. 1 güverte zabiti 3 makina zabiti ve 1 er olmak üzere 5 mürettebatla çalışan bu denizaltı, 6 Eylül 1886 tarihinde Taşkızak'ta törenle denize indirilmiş ve törene o devrin pek çok yabancı misyon şefleri katılmıştır.

Abdülhamid denizaltısı ilk dalış tecrübesinde Aynalıkavak'tan Divanhâne'ye (bugünkü Kuzey Deniz Saha Komutanlığı binası) kadar tarassut (gözetleme) kulesi su dışında kalmak üzere seyretmiş; üç defa da tamamen dalıp çıkmıştır. Su altında en çok kalabildiği müddet ise 80 saniyedir. Abdülhamid denizaltısı gerçi fazla bir işe yaramamıştır ama dünyanın ilk denizaltılarından olması itibariyle Osmanlı donanması için fevkalâde anlam ifade eder.



١ ترسانه‌ده انشا اولنان ایلک طوربیدوبوط مجیدیه ٢ دور سابقده آلمانیاده
انشا اولنان طوربیدولردن کلیوم ٣ ایلک عثمانلی تحت البحری «عبد الحمید»

1. Tersânede inşa olunan ilk torpidobot, Mecîdiye
2. Devr-i sâbıkda Almanya'da inşâ olunan torpidolarından, Kilyom 3. İlk Osmanlı tahte'l-bahri, Abdülhamîd

GAMSIZ HASAN BEY VE ARKADİ

Gamsız Hasan Bey 1804'te doğdu. Yeniçeriliğin kaldırılmasından sonra tersaneye yazıldı. Topçu çavuşu olarak kaptan-ı derya Firarî Ahmed Paşa'nın maiyyetinde bulundu. Ahmet Paşa, Sultan Abdülmecid'in cülûsunda donanmayı İskenderiye limanına kaçırınca, Hasan ve birkaç arkadaşı onun bu haince hareketini hazmedemeyerek bir işkampavyaya su, erzak, pusula vs. alıp limandan kaçtılar. Günlerce aç-susuz ve tehlikeli bir yolculuk sonunda Kıbrıs'a gelebildiler. Oradan İstanbul'a geçen Hasan Bey, zabit sınıfına naklolundu. Gemi süvariliği ile Tuna nehir donanmasında görev aldı. Girit İsyanı'nın başlaması ile de İzzettin Vapuru'na kaptan tayin olundu.

Arkadi, Yunanistan'ın Peloponnesos yakınlarında bir bölgeye verilen isimdir. "Ayılar ülkesi" demektir. Yunanlılar donanmalarının en önemli korsan gemilerinden birine bu adı vermişlerdi.

Girit'te Rum ayaklanması (1866-1868) bütün şiddetiyle her yana sıçramıştı. Yunan gemilerinden pek çoğu kaçakçılık yapıyordu. O sırada İzzettin Vapuru Gamsız Hasan Bey'in komutasında Ege sularında bulunuyordu. Ilık bir ağustos gecesinde, Aya Rumeli açıklarında, bütün ışıklarını söndürmüş karakol görevi yaparken bir ara uzaklarda, barut ve erzak yüklü Arkadi'nin silueti belirdi. Arkadi, İzzettin'i gördüyse de önem vermedi. Zira 6 büyük topa sahipti ve 18 mil sürat yapabiliyordu. İzzettin, Arkadi'den daha küçük ve güçsüz bir gemi olmasına rağmen rotasını onun üzerine çevirdi. Gecenin sabaha yakın saatlerinde, aralarında şiddetli bir mücâdele başladı. Top, tüfek ve tabanca sesleri ortalığı birbirine katıyordu. Her iki gemi de sert emirler ve birbirine karışan seslerle karaya doğru hızla yol almaya başladılar. Arkadi'nin bacaları delik-deşik edilmişti. Stim tazyikinden düşen gemi, yoldan da kaldı. Bu sırada Gamsız Hasan Bey rampa emrini verdi. Gemiyi batırmak değil, esir almak istiyordu. Arkadi ise yüklü olduğu barut fıçılarını denize atmaya başlamıştı. Rampa gerçekleşince gemilerin motorları sustu ve karaya oturan Arkadi yanmaya başladı. Biraz sonra koca korsan gemiden geriye bir enkaz yığını kaldı. Birkaç gün sonra gemi bulunduğu sığ sulardan alınarak önce Yanya'ya, oradan da Ertuğrul'un yedeğinde İstanbul'a getirildi. Taşkızak'ta yıllarca bekleyen geminin tamiri çok masraflı olacağından feshine karar verildi.

Girit İsyanı'nda kaçakçıların cür'etlerini kırmış olan bu hadiseden sonra Gamsız Hasan Bey'in rütbesi miralaylığa (albay) yükseltildi. İzzettin personeli de ayrı ayrı ödüllendirildiler.

Bugün Arkadi vapuruna ait bazı objeler Deniz Müzesi'nde sergilenmektedir.



غمسز حسن بك ، ارقادی واپورینك ضبطی

GAMSIZ HASAN BEY, ARKADİ VAPURU'NUN ZAPTI

ERTUĞRUL

Ertuğrul, Sultan Abdülaziz'in emri ile 1884 yılında Haliç tersanesinde inşa edilmiştir. Uzunluğu 80 m., eni 18 m.dir. 2344 tonluk, 3 direkli, yelkenli, aynı zamanda buhar makineli narin bir fırkateyndir. 25 topu, 2 torpidosu, 600 beygir gücünde motoru olan gemi 450 ton kömür kapasiteli olup 10 mil sürat yapabilirmiş.

1887 yılında İstanbul'a bir Japon heyeti gelir. Buna iade-i ziyaret olmak üzere Ertuğrul'un Japonya'ya gönderilmesi kararlaştırılır. Sultan II.Abdülhamid'in doğuya açılma siyasetine de hizmet edecek böyle bir gemi ziyareti, geminin uğradığı limanlardaki insanlara da Osmanlı'nın hâlâ bir cihan devleti olduğu imajını pekiştirme gayesine hizmet edecekti. Ne var ki Ertuğrul, bu yolculuğa dayanabilecek mukavemet ve donanımdan yoksundu. Buna rağmen güzelliği ve ihtişâmı, böyle bir görev için pek uygundu.

Gemi bazı itirazlara rağmen, 14 Temmuz 1889 tarihinde 54 subay, 622 erbaş ve er, 5 başıbozuk olmak üzere toplam 681 kişiyle yola çıktı. Kaptan yarbay Ali Bey, padişahın elçisi ise albay Osman Bey idi.

Ertuğrul'dan ilk haber 30 Temmuz'da alındı. Süveyş Kanalı'nı geçerken karaya oturmuş ve dümeni kırılmıştı. Eylül sonlarına kadar burada tamiratla meşgul olundu ve 15 Kasım'da Singapur'a ulaşıldı. Geminin kazanlarındaki arıza şiddetli denizde iş görmeyeceğinden, kış mevsiminin burada geçirilmesi kararlaştırıldı. Yokohama limanına ulaşıldığında ise takvimler 7 Haziran 1890'ı gösteriyordu.

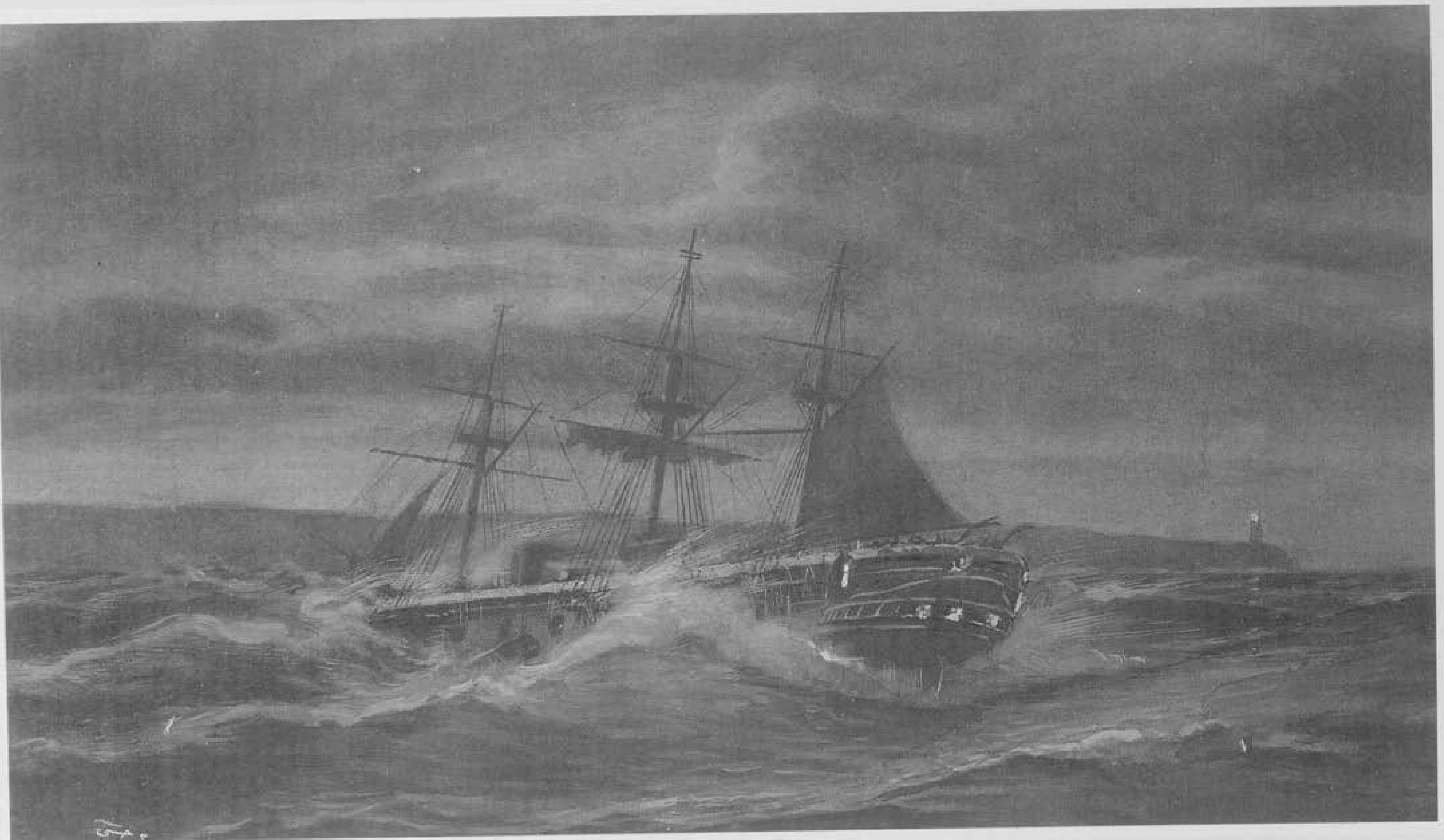
Ertuğrul 3 ay boyunca Japonya'da kaldı. Personel her yerde büyük ilgi gördü. Bütün resmi görevler başarı ile tamamlanmıştı. Dönüş için 15 Eylül 1890 tarihi belirlendi. Bu tarih tam fırtına mevsiminin ortasıydı ve Japonlar bir tayfunun yaklaşmakta olduğunu ikaz ederek, yola çıkılmamasını istiyorlardı. Ne var ki Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın İstanbul'dan verdiği dönüş emri kesindi.

Geminin denize açıldığının ertesi günü fırtına şiddetlendi. Dalgalar gemiyi baştan dövmeye başladı. Bir ara grandi direği çöktü, çarmıhlar boşandı. Derken kömürlükler su aldı. Bir an evvel bir limana sığınmak gerekiyordu. İki gün bu mücadele devam etti. Ne geri dönebiliyorlar, ne hareket edebiliyorlardı. Son ümitleri Oshima adasının güneydoğusundaki Kashinozaki fenerini dönerek Kobe'ye varabilmekti. Ancak o gece geminin makina dairesi tamamen su ile doldu. 18 Eylül Perşembe günü gemi Kashinozaki'ye doğru sürüklenmeye başladı ve saat 21'de bütün şiddetiyle kayalıklara çarptı. O cesîm ve narin gemi müthiş bir gümbürtü ile dağılıverdi.

Kayalıklar sahile yakındı ama yine de personelin tamamı bu çarpma esnasında ya şehid oldu veya yaralandı. Sahilde toplanan halk, hava şartları yüzünden onlara yardım edemedi ve kelimenin tam anlamıyla göz göre göre bir facia yaşandı.

Gemide bulunan 681 kişiden 69 kişi kurtulabildi. Sonraları denizden 150 kadar şehit cesedi çıkarıldı ve fener yakınına gömüldüler. Diğerlerinin ebedî istirahatgâhları ise deniz olmuştu. Kurtulanlar daha sonra iki japon savaş gemisiyle İstanbul'a gönderildiler.

Bugün şehitliğin yanında Türk-Japon dostluğunu simgeleyen bir anıt mevcuttur.



ERTUĞRUL FIRKATEYNI'NIN JAPON SULARINDA GARKI
4 Safer 1307

ارطغرل فرقتینك ژاپون صولرنده غرقی
٤ صفر — ١٣٠٧

YUNAN HARBİ VE NÂRA

(1897)*

Türk-Yunan anlaşmazlığının mazisi Türklerin Balkanlardaki hakimiyetiyle paralel olarak çok eskilere dayanır. Yunanistan, Osmanlı devletinden ayrılarak bağımsız bir krallık olduktan sonra Ege adalarındaki Rumları devamlı Osmanlılar aleyhine kışkırtmaya başlamıştı. Girit adası bu hareketlerin merkezi durumundaydı ve halkı sık sık ayaklanıyordu (1821, 1830, 1841 vs.) Bu ayaklanmaların en önemlisi 1866 yılına rastlar. Bu isyanda asiler Yunanistan'a katıldıklarını ilan etmişlerdi. Bazı tavizler verilerek ortalık yatıştırıldı ise de 1897 yılında Girit meselesi tekrar gündeme geldi. O günlerde Türk-Yunan savaşı başladı. Yunan hükûmeti ve Etniki Etarya Cemiyeti halkı devamlı kışkırtıyordu. Buna mukabil Osmanlı hükûmeti donanmayı Nâra açıklarına göndermeyi uygun buldu.

Nâra, Çanakkale Boğazı'nın doğu kıyısında bir burundur. Çanakkale Boğazı burada istikamet değiştirir. Nâra, Osmanlılar döneminden itibaren bahriye için önemli bir mevki olarak belirlenmişti. Ne zaman donanma Akdeniz'e açılacak olsa, burada sancak değiştirir (ipek sancaklar yerine yün sancaklarını çeker) ve Nâra önlerindeki Akbaşbaba'yı birer pâre top ile selamlayarak sefere başlardı. Türk-Yunan savaşında da Osmanlı donanmasının Haliç'ten çıkıp burada hazır beklemesi bu bakımdan anlamlı olacaktı. Gerçi bu hareket tamamen bir gövde gösterisinden ibaretti. Zaten donanmada bir kaç büyük gemi bulunuyordu. Mesûdiye, Hamîdiye, Osmâniye, Azîziye, Necm-i Şevket, Hizebr bunlardandı. Ne var ki hepsi zaten hurdaya dönmüş olan bu gemiler Haliç'ten Nâra'ya zor varabilmişlerdi. Nihâyet daha önce Haliç'te çürüyen gemiler bu sefer de Nâra'da çürüdü ve donanma hiç bir yararlılık gösteremedi. Nâra'da tam anlamıyla bir fiyasko yaşandı.

Bu savaşta donanmanın değeri bir kez daha anlaşılmış, donanmasızlık yüzünden ne hâllere düştüğümüz devletin en üst kademelerince de acı bir şekilde görülmüştür. Ama ne çâre ki iş işten geçmiştir!...

Sultan II.Abdülhamid dönemi sonlarına kadar bahriye kıyafetleri, padişah irâdeleri ve Bahriye Nezâreti emriyle zaman zaman değiştiriliyordu. Türk-Yunan Harbi sırasında henüz bir prensibe bağlanamamış olan kıyafet konusu hemen her sınıf ve rütbede değişik biçimler alıyordu. II.Meşrutiyet'ten sonra İngiltere bahriye kıyafetlerini esas alan bir yönetmelik (9 Haziran 1909 tarihli) hazırlanmasına dek Osmanlı bahriyesindeki bu değişkenlik sürüp gitmiştir.

Bu dönemde ilk defa bahriyede makinacı (çarkçı) ve güverte sınıfı birbirinden ayrılmıştır.

Kol-ı evvel, bugünkü kıdemli yüzbaşı rütbesi muadilinde bir rütbe idi. **Kaymakam**'ın muadili ise yarbay rütbesidir. Resimde görülen diğer rütbelerle ilgili açıklamalar daha önceki sayfalarda verilmiştir.

---

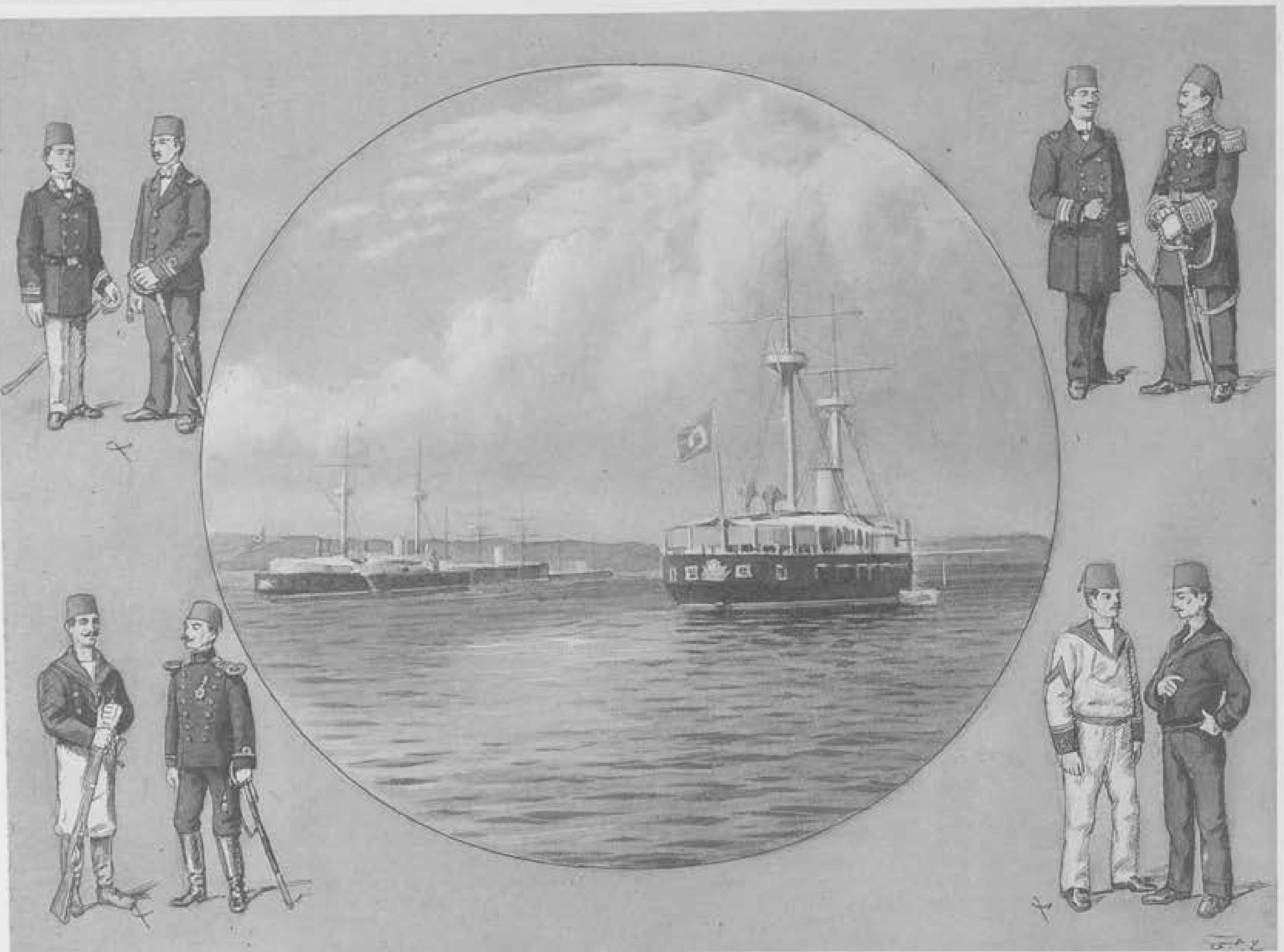
* *Hüsnü Tengüz'ün bu harbi 1895 yılında başlamış göstermesi hatalıdır.*

یوزباشی جاکتله
Yüzbaşı, ceketle

چرخجی قول اول سترە ایلە
Çarkçı kol-ı evvel Setre ile

مکتب بحریە طلبەسی
Mekteb-i Bahriye talebesi

کوکرته قائممقامی
بیوك اونیفورمە ایلە
Güverte Kaymakamı
Büyük üniforma ile



سلاحندار
باشچاوش
Silahendâz
Başçavuş

بحریە نفری
قیشلق قیافتیلە
Bahriye neferi
Kışlık kıyafetiyle

سلاحندار ضابطی
Silahendâz zâbiti

بحریە نفری، یازلق قیافتیلە
Bahriye neferi Yazlık kıyafetiyle

٣١٣ یونان حربندە دونانمای عثمانی نعرەدە یاتارکن

(1)313 YUNAN HARBİ'NDE DONANMA-YI OSMÂNÎ NA'RA'DA YATARKEN

KAYNAKLAR

(Ansiklopediler haricinde)

Pakalın, M.Zeki, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, C.I-III, İstanbul 1958

Sertoğlu, Midhat, **Osmanlı Tarih Lûgatı**, İstanbul, 1986

Şehsüvaroğlu, Halûk, Y., **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, İstanbul, 1965

Gülen, Nejat, **Dünden Bugüne Bahriyemiz**, İstanbul, 1988

Çoker, Fahri, **Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler**, Ankara, 1994

Nutkî, Süleyman, **Muhâberât-ı Bahriyye-i Osmaniyye**, II. Basılış, İstanbul, 1993

Seyfioğlu, Ali Rıza, **Turgut Reis**, II. Basılış, İstanbul, 1994

Kayabalı, İ-Arslanoğlu, C, **Deniz Kuvvetleri, Türk Kültürü**, Sayı 129 Temmuz, 1973.

Tezel, Hayati, **Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi**, İstanbul, 1973

Tengüz, H.Hüsnü, **Sanat Hayatım**, Dz.Müz.K.lığı Ktp. De.Nr. 2394

Gencer, A.İhsan, **Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâretinin Kuruluşu**, İstanbul, 1985

a.m. **Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları**, İstanbul, 1986

Uzunçarşılı, İ.H. **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, Ankara 1948

Bostan, İdris, XVII. **Yüzyılda Tersane-i Amire**, Ankara, 1992.

Bal, Nurcan, **Bir Osmanlı Kıyafet Albümü**, Topkapı Sarayı Müzesi Sevenler Derneği Sanat Tarihi Araştırmaları haberleşme semineri, İstanbul, 1991 (Basılmamış bildiri metni).